

STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
UFFICIO STORICO

GINO MAGNANI

**CRONISTORIA  
DELLA 46<sup>a</sup> AEROBRIGATA**

Roma 1974



STATO MAGGIORE AERONAUTICA

Ufficio Storico

GINO MAGNANI

CRONISTORIA  
DELLA 46<sup>a</sup> AEROBRIGATA

ROMA 1974

PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA



Questa pubblicazione è stata promossa dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica al fine di fornire una esauriente informazione sui fatti, gli uomini ed i mezzi di questo Reparto, sulla scorta della documentazione esistente presso il dipendente Archivio Storico dei dati raccolti e vagliati dall'Autore.

IL CAPO DELL'UFFICIO STORICO



## PREFAZIONE

Nel maggio 1952 entravo per la prima volta, nel corso della mia vita aeronautica, all'Aeroporto di Pisa. È sì che di campi ne avevo passati, in quel peregrinare da un teatro operativo all'altro, imposto dalle esigenze belliche! Pisa mai. E nemmeno del 46° Stormo sapevo nulla; ci venivo perché comandato ma il cuore era restato là, tra le macerie del campo di Forlì sede di pace del 30° Stormo nel quale ero nato e col quale avevo vissuto la mia esperienza bellica.

Gli anni che seguirono la fine delle ostilità li avevo infatti passati in quel povero campo mal ridotto, attorniato da una trentina di superstiti tutti indaffarati a raddrizzare i cocci, rimasti nella speranza che prima o poi lo Stormo rivivesse. Ma purtroppo quel Reparto con i suoi 150 caduti era finito con Loro, e con lo scioglimento del piccolo nucleo lasciato a presidio del campo ci sparpagliammo nelle varie sedi aeronautiche. Io fui destinato a Pisa e vi andai contraggenio, ben deciso a compiere il periodo minimo di volo che mi competeva, sempre con gli occhi rivolti al passato, e poi ritornarmene a casa. Nemmeno il nominativo, quel 46°, mi voleva entrare in testa, dicevo sempre 30°.

Ma il sangue non è acqua e aviatori si diventa per vocazione. A Pisa ritrovai gli aeroplani e tanti colleghi che a loro volta provenivano da Stormi disciolti per sempre e avevano gli stessi problemi.

Piano piano ci inserimmo, finendo col sentire tutto nostro quel 46° al quale avremmo poi dato i molti anni che ancora ci rimanevano da spendere prima del collocamento in ausiliaria.

Nel mio caso sono stati venti anni filati, passati da un incarico all'altro nella gerarchia del Reparto, sino ad impadronirmi di ogni più riposta memoria.

Trovai pertanto affatto naturale che, pochi mesi prima del congedo, il Comandante dell'Aerobrigata, Gen. B.A. Abramo Pappalardo, mi comunicasse che aveva pensato a me per mettere su carta la « Storia del Reparto » dalla sua costituzione ad oggi. L'incompleto stato dell'archivio, passato attraverso tutte le peripezie del periodo bellico, la difficoltà della ricerca di notizie, nell'ammasso di « pratiche » accumulate nel corso degli anni, esigevano l'opera di qualcuno che potesse aiutarsi anche con la memoria. Quel qualcuno era indubbiamente chi scrive per merito di anzianità. Scrivere un libro, sia pure di modesta mole e contenuto, richiede invece ben altre virtù, non esclusa una profonda esperienza che io non ho.

Per il periodo bellico mi sono giovato di rapporti, relazioni e stralci di diario storico, rintracciati nell'archivio del Reparto e presso l'Ufficio Storico dell'A.M. e anche della memoria perché con il 104° Gruppo, noi di Forlì, avevamo passato un anno fianco a fianco sull'Aeroporto di Gadderu a Rodi (30 giugno 1942 - 12 luglio 1943). Per la conferma dei dati e i dettagli di alcune notizie e avvenimenti mi sono stati di valido aiuto il *Diario* del Generale S.A. Gabriele CASINI e il libro: *L'Aeronautica Italiana nella seconda Guerra Mondiale*, del Generale S.A. Giuseppe SANTORO.

Per il periodo post-bellico ho trovato minori difficoltà, non solo per averlo vissuto praticamente tutto, ma anche perché ho potuto disporre dell'archivio e

degli uffici della 46<sup>a</sup> Aerobrigata. E quando, per districarmi nel mare di carte, la fortuna e la memoria non mi hanno aiutato, ho trovato la piena collaborazione di tutti « i vecchi » che hanno risposto con entusiasmo alle mie lettere che chiedevano soccorso.

Il lavoro, in quanto condensato di notizie che ricordino il passato ai giovani del Reparto e nello stesso tempo informino gli amici di ogni estrazione, che desiderino conoscere la « storia » della 46<sup>a</sup>, è abbastanza completo. Certo, rintracciare notizie di piccole ruote del complesso meccanismo dell'Arma è molto più arduo che parlare del tutto. I piccoli, anche se del livello della 46<sup>a</sup>, lasciano minori tracce scritte e si determinano inevitabili lacune.

Dedico questa mia fatica alla memoria di due compagni di fanciullezza, e miei concittadini, con i quali ci sognammo vestiti di azzurro fin dai banchi di scuola: il Tenente Pilota Guido CASTAGNOLI ed il Capitano Pilota Lidio Urbano MANCINI, valoroso comandante del 105<sup>o</sup> Gruppo.

Con Guido divisi la cameretta e addirittura il lettuccio improvvisato in linea di volo, per tutta la guerra. Nel febbraio 1943 scomparve in una fiammata nel cielo di Haifa, sotto le raffiche di un « Beaufighter ».

Lidio ci era stato compagno oltre che in interminabili partite di calcio, sui banchi delle medie, poi, per breve periodo alle superiori, prima di passare ad altro Istituto. Poco più che ventenni, e con addosso l'ambita divisa, ci si ritrovava la domenica al Bar delle Due Torri per l'aperitivo. A Bologna gli aviatori della II Divisione Centauro trascorrevano il week-end domenicale circondati dall'affettuosa simpatia dei petroniani. Eravamo tanti! E Lidio doveva rivelarsi il migliore di tutti, come è documentato dalle brevi note che parlano di Lui in questo libro.

Col. Pilota Gino MAGNANI  
Autunno - Inverno 1971-1972



**46<sup>a</sup>**  
AEROBRIGATA



## LA BANDIERA



La Bandiera di Combattimento della 46<sup>a</sup> Aerobrigata Trasporti  
MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE  
Cielo di Francia, Grecia, Africa Settentrionale, Mediterraneo  
10 Giugno 1940 - 8 Settembre 1943

CROCE DI GUERRA AL VALOR MILITARE  
Cielo del Mediterraneo e dei Balcani  
9 Settembre 1943 - Maggio 1945

LO STEMMA DELLA 46<sup>a</sup> AEROBRIGATA





### NOTIZIE STORICHE SULLO STEMMA

Da ricerche effettuate ed informazioni raccolte presso gli ex appartenenti al Reparto non risulta che il 46° Stormo Bombardamento, poi Stormo Siluranti, avesse adottato un suo stemma distintivo. E' da ritenere che la brevità del tempo intercorso fra la sua costituzione (15 febbraio 1940) e l'entrata in guerra (10 giugno 1940) avessero influito su questa omissione. Successivamente i due Gruppi furono spesso impiegati come « autonomi ».

Dal 1° settembre 1942 lo Stormo assunse addirittura la posizione di quadro. Durante la guerra di liberazione la « veterana » 253ª Squadriglia fu incorporata nel 132° Gruppo che fece poi parte dello Stormo Baltimore.

Lo Stormo Trasporti aveva adottato come distintivo l'« Elefante », che durante la guerra aveva contrassegnato le carlinghe del S.A.S.

Il distintivo della 46ª Aerobrigata ha pertanto origine relativamente recente e fu adottato dopo che lo « Stormo Trasporti » cambiò nominativo in 46° Stormo Trasporti (10-11-1948). E' uno scudetto « trinciato » bianco e oro. Nella banda che lo divide, andando dal basso in alto e da sinistra a destra, vi è il nome del Reparto.

La metà superiore rappresenta la costellazione della Lyra, la metà inferiore una testa di lupo (i lupi di Toscana?).

Con la trasformazione in 46ª Aerobrigata e la costituzione del 50° Gruppo sorse il problema di un nuovo distintivo (erano stati presentati già diversi bozzetti) che fu però risolto, su proposta di chi scrive, nel rispetto della tradizione.



## Capitolo I

L'Aeroporto di S. Giusto in Pisa

*Cenni Storici*





# L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

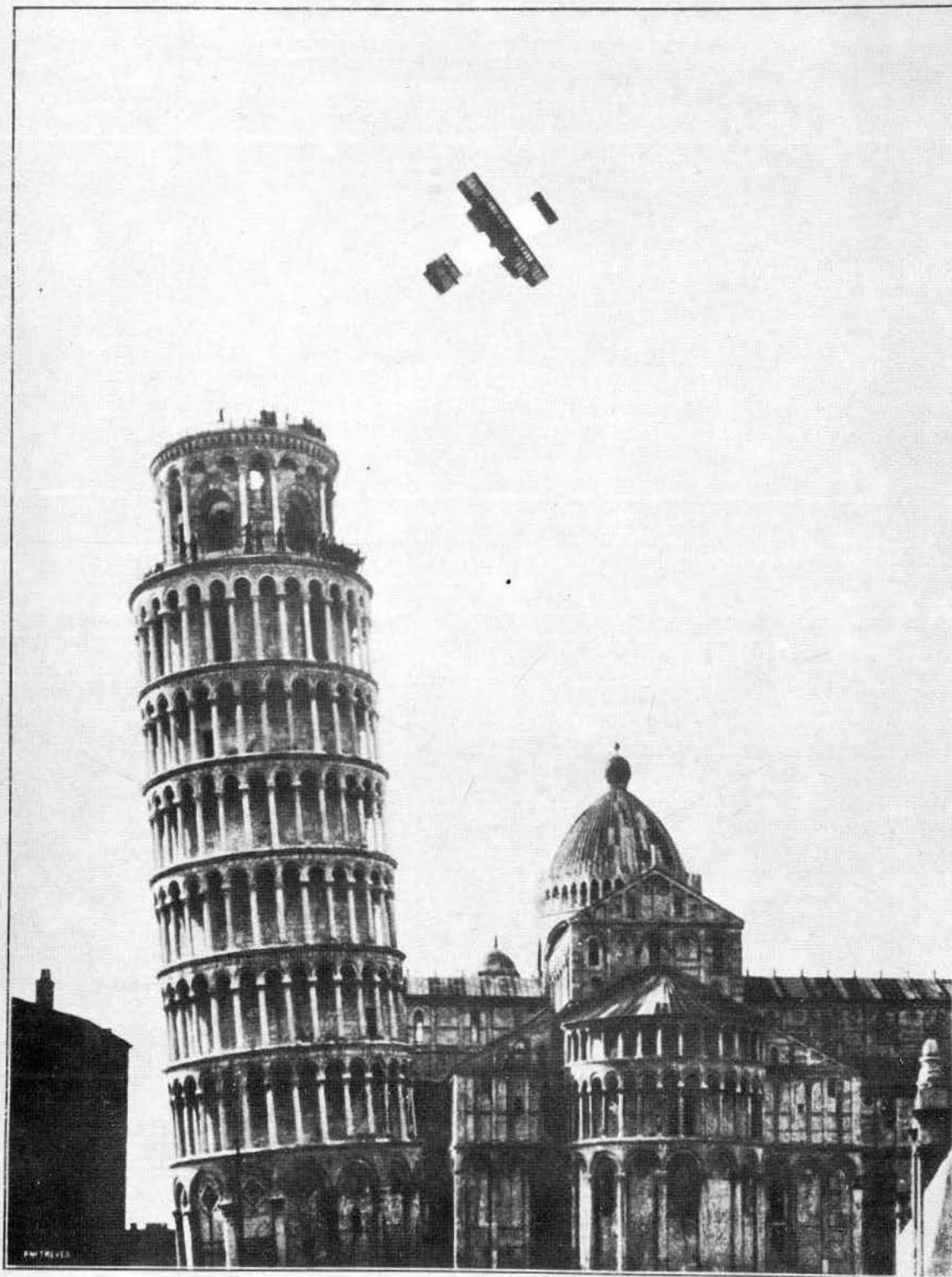
Anno XXXVIII. - N. 5. - 29 gennaio 1911.

Centesimi 75 il Numero (Estero, Cent. 95).

Per tutti gli articoli e i disegni è riservata la proprietà letteraria e artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.

Copyright, by Fratelli Treves, January 29th, 1911.

## LE GIORNATE D'AVIAZIONE DI PISA.



Mario Cobiانchi su biplano vola sopra il campanile di Pisa.  
(dalla Illustrazione Italiana del gennaio 1911)



## AEROPORTO A. DELL'ORO

L'origine dell'Aeroporto di S. Giusto è da ricercarsi nel lontano 1911, allorché la Società di Aviazione Antoni di Pisa lo creò nella spianata che si estende tra i Monti Pisani e le alture del Gabbro.

Nella edizione 1913 della pubblicazione Aeronautica « Jane all the World's Aircraft » a pagina 169, tra i pochissimi campi italiani di aviazione di allora (Aviano, Cameri, Mirafiori, Pordenone, S. Francesco al Campo, Summalombarda, Taliedo, Venaria Reale, Vizzola Ticino) viene indicato: S. Giusto - Pisa - 4 Hangars (Antoni School).

I primi Aeroplani, che da qui presero il volo, furono il monoplano dei fratelli Antoni ed il biplano di Giuseppe Rossi.

Dal Campo di S. Giusto il 9 ottobre 1912 partì Nino Cagliani per conquistare il record mondiale di traversata marittima nel percorso Pisa-Bastia, di 150 km: distanza veramente eccezionale per quell'epoca e per quei mezzi.

Da allora sempre più intensa fu l'attività aviatoria di quel piccolo « aerodromo », come allora veniva generalmente indicato, dove molti fra i « pionieri » dell'aviazione in Italia si brevettarono e dettero prova del loro ardimento.

Nel 1914 il Campo di S. Giusto divenne un vero e proprio campo di aviazione militare, ospitando una scuola di pilotaggio che forgiò numerosi piloti impiegati poi nella guerra 1915-1918.

Nel 1920 vi fu trasferita la 107ª Squadriglia del Servizio Comunicazioni Aeree.

Fu nel 1921 che l'Aeroporto venne dedicato alla memoria della Medaglia d'Oro Arturo Dell'Oro.

Momenti salienti si ebbero nel 1924 con la costituzione del 62º Gruppo da Ricognizione e nel 1926 con la nascita della Scuola di Pilotaggio dell'Accademia Aeronautica.

L'Aeroporto A. Dell'Oro cominciò ad assumere l'attuale fisionomia del 1937 con l'inizio della costruzione di vari fabbricati e della pista di atterraggio

quale supporto tecnico-logistico di una scuola di pilotaggio che vi ebbe sede dal 1937 al 1940.

Il 15 febbraio 1940 si formò, fissandovi la sua sede, il 46º Stormo da Bombardamento.

La seconda Guerra Mondiale vide avvicinarsi nell'Aeroporto di S. Giusto vari reparti che vi furono di stanza o vi sostarono per ricostituirsi.

Dopo l'armistizio ospitò reparti tedeschi, e successivamente fu utilizzato dalle forze aeree americane.

Alla fine del conflitto il campo, che in entrambi i periodi era stato duramente bombardato, rimane completamente inattivo.

Con il risorgere dell'Aeronautica Militare Italiana « S. Giusto » riprende il posto che gli spetta per felice posizione orografica-climatologica e per tradizioni aeronautiche.

Nel giugno 1949 vi « tornava » il 98º Gruppo Trasporti del ricostituito 46º Stormo, a cui seguiva il 28 febbraio 1950 il Comando del Reparto, e il 1º luglio il 2º Gruppo.

Il 16 aprile 1954 il rinnovellato 46º Stormo dalle « molte vite » si trasformava nella 46ª Aerobrigata T.M. che ne ereditava tutta la tradizione di gloria e di onore.

Ricorrono 60 anni da quando iniziò la sua vita il campo di aviazione di S. Giusto. Da qualche anno è sorta, per volontà dei pisani, una grande e ben attrezzata Aerostazione Civile che utilizza le piste, le attrezzature e i modernissimi apparati di aiuto e di controllo alla navigazione della base militare.

Questa convivenza è garanzia di maggiori sviluppi e assicura la disponibilità dei mezzi in continua evoluzione che condizioneranno il futuro dell'Aviazione.

Oggi dall'Aeroporto di S. Giusto i velivoli della 46ª Aerobrigata e i velivoli civili si irradiano verso i cieli di tutta la rosa dei venti con voli che non conoscono limitazioni né di spazio né di tempo, riaffermando il prestigio delle ali italiane.







DELL'ORO ARTURO

Nato il 7 settembre 1896 a Vallenar (Cile)

Deceduto presso Belluno il 1° settembre 1917, in combattimento aereo.

MEDAGLIA D'ORO

(alla memoria)

Sergente Pilota

Battaglione Aviatori

Audacissimo Pilota da Caccia, infaticabilmente sorvolando le alte vette del Cadore, ardito fra gli arditi, piuttosto che rinunciare alla vittoria, si lanciava contro un velivolo nemico, lo abbatteva coll'urto, precipitando insieme col vinto: esempio altissimo di coraggio e di mirabile abnegazione.

Cielo di Belluno 1 settembre 1917



## Capitolo II

### IL 46° STORMO B.T.

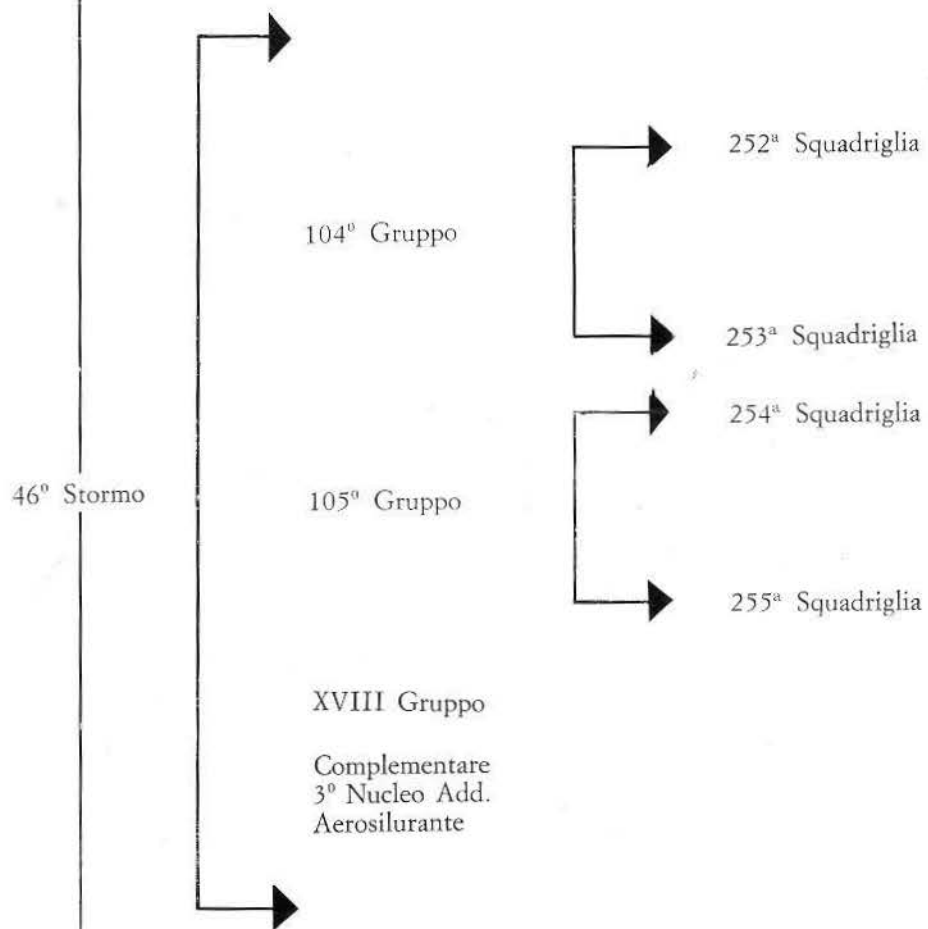
IL 46° STORMO AEROSILURANTI  
(15 febbraio 1940 - 8 settembre 1943)





Savoia Marchetti S.79 (Sparviero) « Il gobbo maledetto »

ORGANIGRAMMA DEL 46° STORMO  
DURANTE IL PERIODO BELLICO



Il 46° Stormo si costituisce il 15 febbraio 1940 sull'aeroporto di S. Giusto (Pisa). Comandante il Col. Umberto Nannini. Ne fanno parte i gruppi 104° (Comandante T.Col. Giorgio Porta) e 105° (Comandante Magg. Remo Cadringer).

Apparecchio in dotazione l'S.M. 79.

Degna di nota la rapidità con la quale lo stormo passa dallo stadio di formazione alla piena efficienza bellica.

Alle ore 18.30 del 10 giugno il Comandante comunica al personale schierato sul piazzale prospiciente le aviorimesse, la avvenuta dichiarazione di guerra.

Dopo quattro mesi dalla sua costituzione e circa due dall'inizio dell'addestramento, il Reparto è in grado di iniziare una brillante attività (1) sul fronte occidentale; ricognizioni offensive, fotografiche ed a vista sulla Corsica e bombardamento di obiettivi della Francia meridionale e di forze navali.

Il 14 giugno lo stormo riceve l'ordine di bombardare una formazione navale nemica al largo della costa ligure. Ha inizio così l'attività bellica del Reparto, che durerà ininterrottamente sino al giorno dell'armistizio.

Il giorno 21, dopo una ardita ricognizione sui porti di Marsiglia e Tolone, viene effettuato, in compatta formazione, il bombardamento di questi obiettivi.

Il 23 lo Stormo ha i suoi primi Caduti nel corso di una azione di bombardamento su Capo S. Martin.

Sopravvenuto l'armistizio con la Francia (24 giugno 1940), il 104° Gruppo completa l'addestramento bellico sull'aeroporto di Pisa, mentre il 105° Gruppo, diventato autonomo, si trasferisce a Catania (2) per compiere un ciclo di azioni su forze navali nemiche e sull'isola di Malta. Dal diario storico di Stormo si ricava: giorno 20 agosto bombardati gli aeroporti di Mikabba e Hal Far, combattimento con la caccia nemica, violentissima reazione contraerea; 2 settembre bombardata una formazione navale, difesa dalla caccia, a Sud-Est di Marsa Scirocco.

La dichiarazione di guerra alla Grecia trova lo Stormo, con i due Gruppi riuniti (3), nell'aeroporto di Tirana.

Nei giorni 1 e 2 novembre hanno inizio le azioni (4) sul fronte Greco-Albanese con bombardamenti di Salonicco. Nove velivoli vengono colpiti dalla reazione contraerea. Uno atterra a Devoli con un morto a bordo.

Il giorno 18 novembre 1940, un velivolo del 105° Gruppo, attaccato dalla caccia sull'obiettivo, viene gravemente colpito. Il Capo Equipaggio, S. Ten. Caselli riesce a riportarlo sulle linee nazionali e ordina ai compagni, tre dei quali gravemente feriti, di lanciarsi con il paracadute. La vita di tutti i componenti l'equipaggio viene preservata per i cimenti futuri in cambio della sua ventenne giovinezza.

Alla sua memoria verrà concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Lo Stormo vive un periodo privo forse di momenti brillanti ma oltremodo impegnativo, caratterizzato da uno stillicidio continuo di perdite. Bombardamenti effettuati a coppie o con velivoli isolati, contrastati dalla caccia nemica sempre presente, e da una reazione contraerea oltremodo efficace.

Dal diario storico di Stormo: « si decolla da campi impantanati resi praticamente inservibili dalle precipitazioni continue, si naviga per ore in mezzo a temporali e tempeste di neve ».

A tutte queste difficoltà, proprie del campo operativo, sono da aggiungere le condizioni di vita a terra in baracche improvvisate e prive di ogni conforto, i ritardi nell'arrivo dei viveri, del vestiario e del materiale.

Il 104° Gruppo, nel frattempo (21 novembre 1940) si è trasferito all'aeroporto di Scutari e poi a Foggia (3 aprile 1941), ed il 105° a Palese (20 gennaio 1941), continuando nella martellante azione del fronte Greco-Albanese.

L'attività bellica dei due Gruppi è compendiata dalle seguenti cifre:

104° Gruppo: 560 voli di ricognizione offensiva e bombardamento contro obiettivi aeronautici, navali e stradali, appostamenti di artiglieria e mitragliatrici, trincee e truppe, per complessive 1240 ore di volo. Velivoli abbattuti 7 più 5 probabili.

105° Gruppo: 714 voli di ricognizione offensiva e bombardamento, compiuti normalmente a bassa quota e con eccezionale precisione di tiro. Velivoli perduti 2; velivoli abbattuti 8 più 3 probabili.

Il 28 aprile 1941 i due Gruppi, riuniti nello aeroporto di Gioia del Colle, decollano per proteggere lo sbarco delle truppe nell'isola di Corfù.

Con questa azione, cessate le ostilità con la Grecia, il 46° Stormo chiude il ciclo di operazioni

sul fronte Greco-Albanese. Il 14 maggio rientra all'aeroporto-base di Pisa.

Il 24 giugno assume il Comando dello Stormo il Col. Siro Fossati. Il Comando del 104° Gruppo, che era passato al Maggiore Goffredo Gastaldi in data 21 maggio, passa al Magg. Virginio Reinero il 23 luglio.

Dal 15 maggio 1941 al gennaio del 1942, con una breve parentesi bellica nella quale viene impiegato il 104° Gruppo, lo stormo completa i suoi quadri ed inizia l'addestramento alla navigazione strumentale, notturna, ed al tiro di caduta sul lago di Massaciucoli.

In data 5 settembre viene creato il Gruppo Complementare dello Stormo (Gruppo « C ») « allo scopo di raccogliere tutti gli elementi, che per poco addestramento o perché logorati e resi inabili dalle vicende della guerra, costituiscono personale non impiegabile al seguito dei reparti operanti, addestrarli bellicamente e formare così una riserva sempre disponibile » (circolare ministeriale n. 5/5 del 12 agosto 1941).

Il 4 dicembre il 104° Gruppo parte per la zona di operazione. La 252ª Squadriglia viene schierata a Sciacca. La 253ª, dopo una breve sosta a Castelvefrano, prosegue per la Libia (Castel Benito), dove prende sede il Comando di Gruppo.

Le due squadriglie, con una media giornaliera di sei o sette ricognizioni (5) svolgono una intensa attività sul mare alla ricerca del naviglio nemico, spesso avversate dalla caccia che impegna con loro cruenti combattimenti. Sono in genere azioni lunghe che stancano gli equipaggi lasciandoli insoddisfatti per la mancanza di risultati evidenti, tangibili.

Il 22 dicembre il 104° Gruppo riceve l'ordine di rientrare in sede. Con i primi di gennaio lo Stormo, specialità bombardamento, diventa aerosilurante.

In data 15 gennaio 1942 viene costituito il 3° Nucleo Addestramento per facilitare il passaggio di specialità del Reparto.

Il primo a completare la trasformazione è il 104° Gruppo che riceve immediatamente l'ordine di trasferimento all'aeroporto di Gaddurra a Rodi. La partenza viene però rimandata perché il giorno 12 giugno è uscito da Gibilterra un convoglio nemico composto da due portaerei, una nave da battaglia, 4 incrociatori, 18 cacciatorpedinieri e numerosi piroscafi (6).

La formazione navale è così disposta: un incrociatore, seguito da tre mercantili, affiancati a breve distanza da CC. TT.; poi la nave da battaglia seguita da un incrociatore e, a sinistra e indietro rispetto a questo ultimo, una portaerei circondata da CC. TT.; in coda al secondo incrociatore altri mercantili protetti alla loro sinistra ed in coda da due incrociatori e da CC. TT. Tutto intorno alla formazione due cinture di CC. TT.; a maglie più larghe la interna e più fitte l'esterna, con un maggior numero

di navi sul lato sinistro del convoglio. Da questa parte, fra le due cinture di protezione, l'altra portaerei. (Dal diario Storico di Stormo).

Alle ore 10.00 del giorno 14, il 104° Gruppo, trasferitosi il giorno prima sull'aeroporto di Decimomannu, decolla con 10 velivoli, avvista le navi nemiche, e dopo un ampio giro in coda al convoglio, si porta all'attacco (7). E' LA BATTAGLIA DI PANTELLERIA(8).

Ma lasciamone la descrizione ad uno dei protagonisti, il Capitano Casini, Comandante la 252ª Squadriglia, al quale la sorte avrebbe riservato in seguito il privilegio di comandare con il grado di Generale la 46ª Aerobrigata.

In un limpido mattino di sole, il 104° Gruppo decolla dalla base di Decimomannu e va incontro alla poderosa formazione navale destinata a rifornire Malta.

E' difficile dare un'idea, anche approssimativa, dello spettacolo che si offriva agli equipaggi mentre cercavano un impossibile varco nel cerchio compatto delle 40 navi da guerra, avvolte dal fumo e dai bagliori sprigionati da tutte le loro bocche da fuoco.

Il tratto di mare dove ebbe luogo il primo contatto della HOME FLEET con gli aerosiluranti del 36° e 46° Stormo, aveva assunto un aspetto tempestoso a causa delle alte colonne d'acqua provocate dai grossi calibri e dal continuo manovrare dei bastimenti nell'intento di schivare i guizzanti e veloci siluri.

Nell'infuriare della battaglia vedevansi decollare dalle portaerei di scorta i velivoli da caccia in un incrociarsi di proiettili di ogni tipo e colore che offuscavano il cielo, mentre si potevano constatare esplosioni ed incendi sulle navi colpite".

Non un solo velivolo esce indenne dalla furibonda mischia; ed è in questa apoteosi di ardimento e di entusiasmo che l'equipaggio, con ai comandi il Tenente Ingrellini e il Serg. Magg. Compiani dopo aver silurato una portaerei di scorta, a sua volta irrimediabilmente colpito, in un ultimo, sublime anelito, dirige il velivolo in fiamme contro le muraie nemiche. Alla loro memoria verrà concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

I risultati denunciati dagli equipaggi del 104° Gruppo sono: 1 nave da battaglia colpita, 2 incrociatori colpiti (uno dei quali probabilmente affondato), una portaerei colpita, 3 piroscafi affondati. Due nostri velivoli non rientrano alla base(9).

Nel pomeriggio decollano tre velivoli per centrare con due siluri un incrociatore nemico colpito nell'azione del mattino (10), che rientra a Gibilterra scortato da CC. TT.. Un nostro velivolo viene abbattuto (11).

All'imbrunire, contro il convoglio che invertita la rotta dirige a Gibilterra, partono all'attacco tre velivoli del 3° Nucleo che colpiscono con due siluri un incrociatore.



Nell'arco di tutta la giornata prendono parte alla battaglia numerosi altri Reparti (12) di siluranti, bombardieri in quota e in picchiata, cacciatori, che con azione combinata infliggono al nemico ferite tanto gravi da compromettere il buon esito della missione di rifornimento dell'isola.

Il 30 giugno 1942 il 104° Gruppo, ricomposti i suoi quadri, parte per l'aeroporto di Gaddurra (Rodi).

Il 105° rimane a Pisa per completare l'addestramento e provvedere alla sostituzione dei motori Alfa 126 con i più potenti Alfa 128.

Nei primi giorni di agosto gli Inglesi, che si trovano nella necessità di rifornire Malta a qualsiasi prezzo, rinnovano il tentativo di Giugno con un grosso convoglio scortato da 4 portaerei, 2 navi da battaglia, 7 incrociatori e 25 CC. TT. (13).

La mattina del giorno 11, dodici velivoli del 105° Gruppo e 4 del 3° Nucleo si trasferiscono a Decimomannu. Alle ore 11.35 del 12 decollano diretti a Sud. Alle ore 12.35 viene avvistato il convoglio che naviga con disposizione molto simile a quella del 14 giugno.

La formazione del 46° Stormo prosegue per Sud

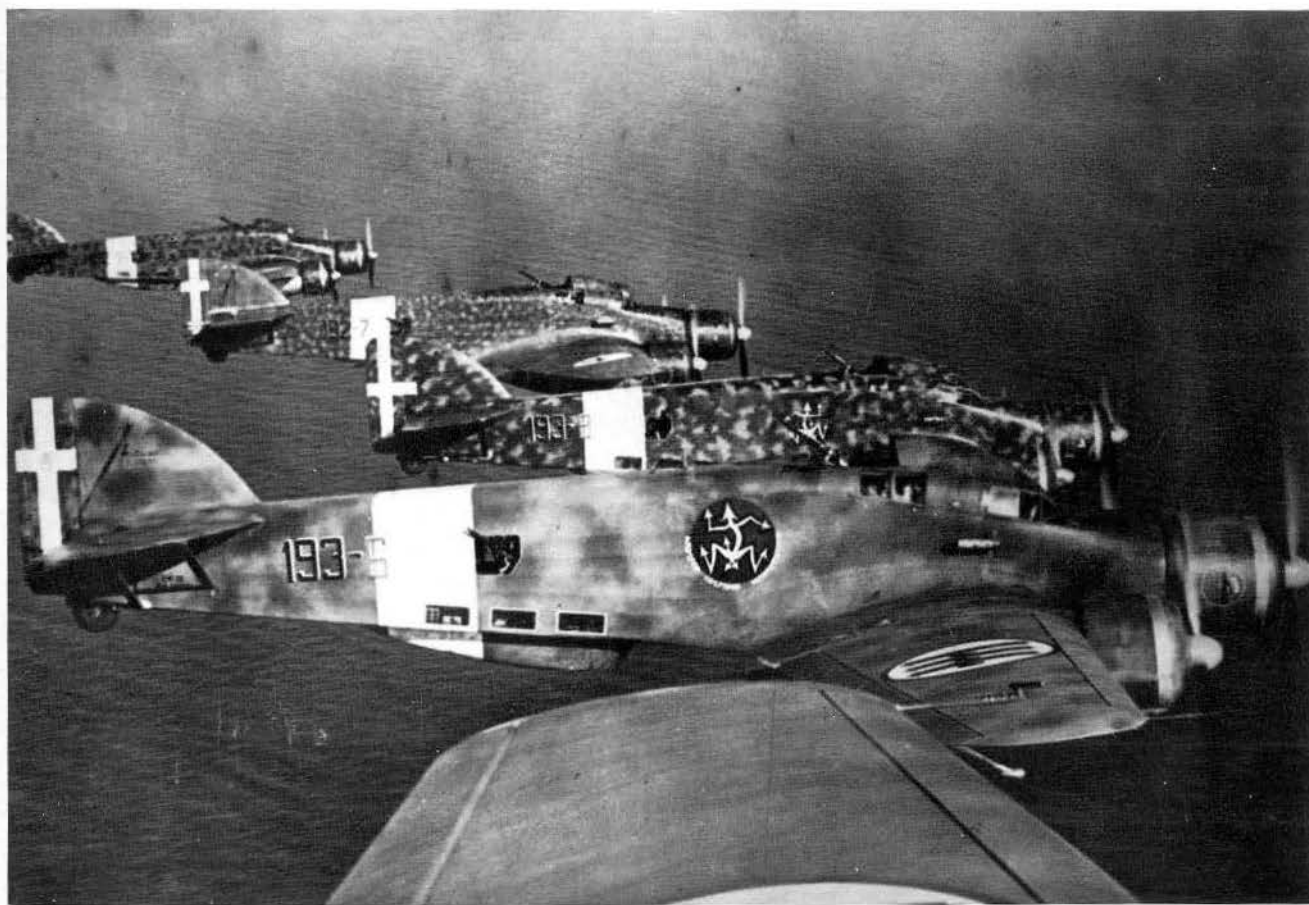
quindi, invertita la rotta di 180°, attacca il nemico al centro.

Alle ore 14 tutti i velivoli rientrano. Sette sono stati colpiti, in modo più o meno grave, dalla reazione avversaria. Vengono sganciati siluri contro 3 incrociatori, 1 portaerei, 2 CC. TT. e 3 piroscafi. Abbattuti 3 velivoli Hurricane (dal diario Storico del 105° Gruppo e del 3° Nucleo in data 12 Agosto 42).

Il giorno 13, lo scontro assume toni altamente drammatici contro un nemico ormai diviso in due tronconi, navigante l'uno verso Malta, l'altro che ripiega su Gibilterra.

Alle ore 14.25 due velivoli dirigono, a Sud di Pantelleria, su di un incrociatore contraereo. Il Tenente Angelucci, pur avendo constatato nel momento culminante dell'attacco il tipo di avversario che gli ha riservato la sorte, prosegue impassibile nell'azione. Alla sua memoria verrà dedicata la Medaglia d'Oro al Valor Militare (dal diario Storico del 105° Gruppo — 13 agosto 1942).

Il giorno 14, con ripetuti attacchi ai resti del convoglio, effettuati da velivoli del 105° Gruppo e del 3° Nucleo, finisce per il 46° Stormo la battaglia che verrà chiamata di MEZZAGOSTO(14).



Gli « Sparvieri » in volo nel cielo del Mediterraneo.

Primo settembre 1942; il Comando del 46° Stormo Aereosilurante assume la posizione di « quadro » restando alle dirette dipendenze del Comando 3ª Squadra Aerea.

Sotto la stessa data avvengono le seguenti variazioni:

— il 104° Gruppo Aerosilurante (Comandante Tenente Col. Pilota Giacomo Asinari di Bernezzo) cessa di dipendere dal Comando del 46° Stormo, diventa autonomo e passa alle dirette dipendenze del Comando Aeronautica dell'Egeo.

— il 105° Gruppo Aerosilurante (Comandante Capitano Pilota Lidio Urbano Mancini) cessa di dipendere dal Comando 46° Stormo, diventa autonomo e passa alle dirette dipendenze del Comando 3ª Squadra Aerea.

Il 12 settembre 1942, il 105° Gruppo si rischiera all'aeroporto di Decimomannu, sua nuova sede.

A Pisa rimane il 3° Nucleo (Comandante Maggiore Pilota Giacomo De Luise) che in data 15 agosto ha assorbito personale e compiti del XVIII Gruppo "C".

Sull'aeroporto di Decimomannu, il 105° Gruppo può beneficiare di un periodo di relativa distensione, in quanto il settore è momentaneamente tranquillo. Dal 12 settembre ai primi di novembre non viene compiuta nessuna missione di guerra.

Con lo sbarco Alleato in Algeria, il giorno 8 Novembre, il 105° Gruppo inizia il suo ultimo ciclo operativo che finirà, con il Reparto praticamente distrutto ma non vinto, sull'aeroporto di Forlì, dove avviene lo scioglimento in data 6 giugno 1943.

L'8 novembre, una formazione di cinque apparecchi attacca un convoglio al largo della rada di Algeri. Un velivolo, colpito dalla reazione contraerea, non rientra alla base.

Il giorno 11, cinque velivoli vanno all'attacco di un convoglio fortemente scortato a Nord di Bougie.

Da questo momento è praticamente impossibile seguire il 105° Gruppo nella sua incessante attività. Giornalmente due o più velivoli incontrano il nemico e sganciano siluri contro il naviglio che, fortemente protetto dalla caccia, alimenta lo sbarco Anglo-Americano in quel settore del fronte.

Lo sforzo a cui è chiamato è sovrumano per la netta superiorità, nel numero e nei mezzi, dell'avversario, che rende vano l'eroismo degli equipaggi, consapevoli di battersi per ritardare, sia pure di un solo giorno, l'invasione della penisola.

I velivoli, per ricercare le navi, si spingono nell'interno dei più muniti porti, là dove l'avversario non pensa di poter essere disturbato e, a prezzo di perdite che aumentano giorno per giorno, mettono a segno i loro siluri.

Anima e forza del Reparto è il Capitano Mancini, comandante del Gruppo, il cui nome in questo periodo ricorre frequentemente nel « Bollettino di Guerra » (15). Sempre primo in ogni più rischiosa azione, per ben due volte riesce a violare in pieno giorno la

rada di Algeri, affondandovi due piroscafi di grosso tonnellaggio. Viene abbattuto, il 27 marzo, mentre alla testa dei superstiti sgancia il siluro contro una formazione navale nemica.

A Mancini, la cui audacia e bravura suscita ancora sentimenti di stupore e ammirazione nell'animo dei più coraggiosi, viene conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Privato del suo Comandante, ridotto a pochi velivoli ed equipaggi, il 105° Gruppo, che in quattro mesi ha compiuto 76 aerosiluramenti, il 25 aprile 1943 riceve l'ordine di lasciare il teatro operativo ed assumere la posizione di quadro.

A tenere alto il nome e la Bandiera del 46° Stormo restano in Sardegna gli equipaggi del 3° Nucleo.

Mentre in occidente si vanno assottigliando le file del 105° Gruppo, il 104° continua ad operare dall'aeroporto di Gaddurra.

Diverso il teatro operativo, diverso l'impiego.

Lo scacchiere è diventato ormai di secondaria importanza, ed il traffico nemico si svolge normalmente sotto costa a distanza di migliaia di chilometri dalle nostre Basi.

Gli equipaggi vengono utilizzati in lunghe, sfiibranti ricognizioni offensive, ostacolate da un clima torrido. Spesso rientrano con il siluro a bordo, ed esasperati per la mancanza di contatto con il nemico, assommano le difficoltà e i rischi propri delle lunghe navigazioni ai pericoli del voler agire ad ogni costo, volando ai limiti dell'autonomia e attaccando, quando l'occasione si presenta, in condizioni tattiche e di tempo svantaggiose.

Ogni giorno, isolati o in formazione, i velivoli del 104° escono in ricognizione e spesso i colpiti dalla reazione avversaria non rientrano per la grande distanza da superare fra il punto del combattimento e la base. Pur operando in un settore relativamente tranquillo, le perdite sono elevate, e l'efficienza ne viene a risentire perché manca ormai un sollecito e completo ricambio degli apparecchi e degli equipaggi.

Nel giugno del 1943 la 253ª Squadriglia si trasferisce temporaneamente sull'aeroporto di Iraklion (Creta), dal quale è più facile giungere sulle coste della Sirte ormai occupate dal nemico.

Il quadrante della storia segna per noi ore decisive e dolorose. Alle ore 16.30 del 12 luglio le due Squadriglie ricevono l'ordine di trasferirsi, con il maggior numero di velivoli, sull'aeroporto di Lecce dal quale decollano sotto il mitragliamento della caccia inglese alle ore 22.15 del giorno 13, per opporsi alle navi alleate che dirigono verso le coste della Sicilia.

Attaccati lungo la rotta di andata ed al rientro, riescono ugualmente a portare a termine la missione, ma così gravemente colpiti da non poter rientrare a Rodi.

Trasferito sull'aeroporto di Siena, il Gruppo riceve nuovo personale e nuovi velivoli contrastando fino all'ultimo le operazioni alleate nel Sud della penisola.

La sera dell'otto settembre, mentre l'armistizio sta per essere proclamato, alcuni velivoli decollano per una azione di siluramento contro le navi che proteggono lo sbarco nel Golfo di Salerno.. Vengono fermati a tempo.

La mattina dell'undici il Gruppo, al comando del Capitano Alfredo Reyer, con 14 velivoli, decolla diretto in Sardegna. Viene attaccato dalla caccia tedesca e dopo un breve combattimento atterra a Milis e a Decimomannu(16).

I velivoli di Milis vengono provvisoriamente presi in forza dalla 204<sup>a</sup> Squadriglia del 41° Gruppo Aerosiluranti. Quelli di Decimomannu (17), riuniti tutti in un'unica squadriglia, la 253<sup>a</sup>, vengono presi in forza dal 132° Gruppo Aerosiluranti e con questo si trasferiscono in Sicilia, poi in Tunisia e quindi a Lecce (18).

Nel gennaio del 1944, anche il 41° Gruppo Aerosiluranti (19) si trasferisce a Lecce, ed il personale, già facente parte del 104° Gruppo, viene tutto incorporato nella 253<sup>a</sup> Squadriglia, unica superstite del 46° Stormo, ormai definitivamente inquadrata nel 132° Gruppo (20).

Equipaggiata con velivoli « Baltimore » (21), prende parte alla Guerra di Liberazione, e costituirà il nucleo della futura 3<sup>a</sup> Aerobrigata da caccia (22).

I vecchi e provati S. 79, preservati dalla distruzione fra tante peripezie, vengono trasferiti allo Stormo Trasporti che, alla fine della Guerra di Liberazione, per il tenace operare dei suoi equipaggi, acquisirà fra i primi il diritto di costituire la linea della risorta Aeronautica Militare con il nome glorioso di 46° Stormo.

#### *La Medaglia d'Oro alla Bandiera*

Il Comando della 4<sup>a</sup> Squadra Aerea nella sua relazione che riassume le gesta del Reparto in 39 mesi di guerra così conclude:

« ... in considerazione dell'eccezionale attività bellica dei Suoi equipaggi, degli infiniti atti di eroismo compiuti, dell'alto spirito sempre e dovunque dimostrato, propongo che per onorare in essa le virtù militari, la dedizione al dovere e l'amore di Patria dei Suoi Eroi Caduti, sia concessa alla Bandiera del 46° Stormo Bombardamento e Aerosiluranti la Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione: **REPARTO BOMBARDIERE E AEROSILURANTE PORTO' IN QUASI MILLE AZIONI DI GUERRA, IN PIU' DI TRECENTO BOMBARDAMENTI, ED IN CENTOVENTITRE' AEROSILURAMENTI, SENSO DEL DOVERE, SEMPRE ALTA E GLORIOSA LA PROPRIA BANDIERA SU TUTTI I FRONTI. SEPPE, IL GIORNO DELL'ARMISTIZIO, OBBEDIRE SENZA ESITAZIONE ALLE LEGGI DELL'ONORE E DEL DOVERE. ESEMPIO LUMINOSO DELLE VIRTU' GUERRIERE DELL'ARMA DEL CIELO ».**

Cieli di Francia, Grecia, Africa e Mediterraneo.

10 Giugno 1940 - 23 Agosto 1943

F.to Generale di S.A. Ferruccio RANZA  
Comandante la 4<sup>a</sup> Squadra Aerea

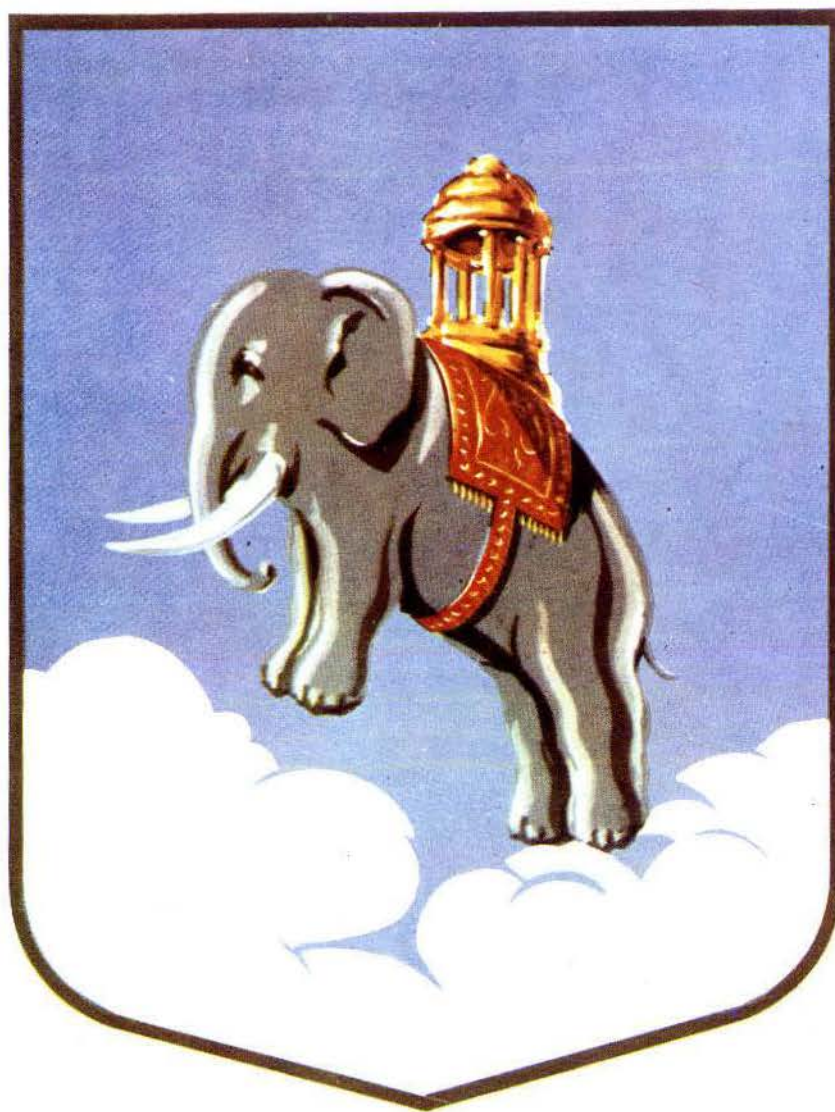


### Capitolo III

#### LO STORMO TRASPORTI







STORMO TRASPORTI

Lo Stormo Trasporti (23) venne costituito sull'aeroporto di Lecce il 1° luglio 1944 con il 2° Gruppo (102<sup>a</sup> e 103<sup>a</sup> Squadriglie) ed il 98° Gruppo (240 e 241<sup>a</sup> Squadriglia) che già avevano operato in forma autonoma fin dall'ottobre 1943.

Era ad ogni effetto dipendente dal Raggruppamento Trasporti e dal Comando Unità Aerea e dotato di velivoli S.M. 79 e S.M. 84, trasformati in velivoli da trasporto dall'originale versione bellica, oltre ad alcuni esemplari di altri sei tipi di aeroplano (24).

Il suo compito: « effettuare missioni di trasporto, collegamento ed avio rifornimento, nel quadro dello sforzo bellico Italiano ed Alleato contro i tedeschi ».

Il personale era in gran parte composto da veterani di guerra appartenenti al 98° Gruppo B.T., alla 103<sup>a</sup> Squadriglia O.A., al Reparto P. di Centocelle, affluiti al Sud con velivoli plurimotori isolati, sfuggiti all'insidia tedesca dai territori non ancora liberati.

Alcuni di questi velivoli ed equipaggi subito dopo l'armistizio avevano già operato effettuando circa venti azioni di bombardamento su Valona e ricognizioni fotografiche nelle zone di Bari, Trani, Foggia.

Degni di nota i voli effettuati nel primo trimestre 1944 da velivoli dei due Gruppi che, completamente disarmati, raggiunsero a Berane (Montenegro), su campi improvvisati, la Divisione Partigiana Garibaldi, accerchiata dai tedeschi, recando ai nostri soldati indispensabili rifornimenti e trasportando in Italia feriti ed ammalati gravi.

Fin dal primo periodo l'attività dei Reparti diede risalto allo sforzo bellico dell'Arma consentendo, tra l'altro, il recupero del materiale aeronautico sparso in numerosi aeroporti africani.

Dopo la sua costituzione organica, l'attività più intensa del Reparto si svolse, oltre che in Africa (25) e nei Balcani dove effettuò trasporti operativi, prevalentemente in territorio nazionale, con voli giornalieri per il trasporto di posta e merci e con un servizio passeggeri che sostituiva, nei limiti del possibile, le inesistenti linee aeree civili (26).

Il 24 dicembre 1944 lo Stormo Trasporti si trasferì a Centocelle Sud, dove la sua presenza era necessaria per fronteggiare le diverse esigenze conseguenti

alla liberazione di Roma. Lo Stormo poté avvalersi unicamente di installazioni di fortuna e di velivoli già sottoposti a grande usura. Nelle molteplici difficoltà del momento, che rendevano « difficile » il volo, il Reparto riuscì ad assicurare con spirito di sacrificio e non comune senso del dovere i collegamenti fra i centri del continente e delle isole. Questa attività proseguì anche dopo la fine del conflitto.

Complessivamente nel corso delle operazioni belliche dall'ottobre 1943 al maggio '45, comprendendo cioè anche l'attività svolta dai due Gruppi quando operavano in forma autonoma, lo Stormo Trasporti effettuò 400 ore di volo di guerra ed oltre 7000 ore di volo non belliche compì 27 azioni belliche, 23 voli di trasporto su territorio nemico; 5242 voli non bellici e 1225 voli vari; con un impiego di 2420 velivoli ed il trasporto di 653.245 Kg. di materiali e 13.117 passeggeri.

Caddero nove componenti gli equipaggi, e dieci velivoli andarono perduti.

Per il complesso dell'attività bellica fu concessa allo Stormo Trasporti la Croce di Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione.

« STORMO DOTATO DI VELIVOLI DISARMATI DI TIPI DIVERSI, SUPERANDO NOTEVOLI DIFFICOLTÀ ORGANIZZATIVE, DAVA EFFICACE CONTRIBUTO ALLA GUERRA DI LIBERAZIONE NAZIONALE COMBATTUTA A FIANCO DEGLI ALLEATI CONSENTENDO IL RECUPERO DI PREZIOSO MATERIALE DI VOLO SPARSO IN VARI AEROPORTI DELL'AFRICA SETTENTRIONALE, ASSICURANDO, IN ALCUNE OCCASIONI, I RIFORNIMENTI AD UNA DIVISIONE ITALIANA DISLOCATA SUL FRONTE BALCANICO ED ACCERCHIATA DAL NEMICO ».

Cielo del Mediterraneo e dei Balcani

9 settembre 1943 - maggio 1945

B.U. 1947 - dispensa 12 - pag. 842

Nell'immediato dopoguerra lo Stormo ebbe in dotazione i velivoli S.79, S.84, G.12 e G.212.

Attività dal 1946: corriere aereo di linea, corriere aereo straordinario, servizio speciale per gli Alleati, collegamento; 3860 voli, per un totale di 6187 e 35 ore di volo, con il trasporto di 32.083 passeggeri, dei quali 4424 alleati, e di 732.000 Kg. di materiale, del quale 144.639 Kg. alleato. Nello stesso anno furono effettuati numerosi voli all'estero.

Attività del 1947: 2789 voli per un totale di 3632 e 31 ore di volo e il trasporto di 14.267 passeggeri, dei quali 1528 alleati e di 289.672 Kg. di materiale del quale 23.240 alleato.

Nel 3° trimestre una Sezione venne dislocata a Linate e nel 4° trimestre una Sezione si trasferì a Vergiate, per il servizio di soccorso.



Dalla primavera 1947 lo Stormo non aveva più in forza i piloti civili (richiamati per esigenze belliche) inquadrati nei suoi Gruppi e aveva trasferito alla risorgente attività aerea civile i più efficienti velivoli G.12 che aveva in dotazione (27).

Quando il 1 gennaio 1948, il Raggruppamento Bombardamento e Trasporti e il Comando Unità Aerea, furono sciolti, lo Stormo Trasporti entrò a far parte, insieme con lo Stormo Notturmo ed il 4° Stormo C.T., del Raggruppamento Misto.

Nel corso del 1948 lo Stormo effettuò 3592 voli per un totale di 7003 e 30 ore di volo.

Il 10.11.1948 lo Stormo Trasporti assunse il nome di 46° Stormo.

Dopo l'Armistizio, dalla fusione delle Divisioni Venezia e Taurinense, nacque la Divisione partigiana « Garibaldi » che sostenne duri combattimenti contro i tedeschi, in un ambiente dove l'aspro rigore del clima rendeva ardua qualsiasi operazione. L'aviazione rifornì di medicinali e di viveri questa unità i cui Reparti furono tragicamente provati. Nelle foto: aerei S.M.81 scesi fra le gole dei monti per caricare i feriti e ricondurli in Patria.





## Capitolo IV

IL 46° STORMO TRASPORTI

LA 46ª AEROBRIGATA T.M.



Fairchild C.119 « Vagone volante » - il protagonista.

Il 1° novembre 1948 Lo Stormo Trasporti, con sede sull'aeroporto di Centocelle, ordinato su due Gruppi: 2° (102<sup>a</sup> e 103<sup>a</sup> Squadriglia) 98° (240<sup>a</sup> e 241<sup>a</sup> Squadriglia), assume la denominazione di 46° Stormo Trasporti.

La « linea » è costituita inizialmente dagli stessi vecchi velivoli bellici adattati alla meno peggio per le nuove particolari esigenze, successivamente dagli intramontabili C.45, residuati bellici di provenienza alleata.

A questi velivoli, di scarso rilievo ai fini del trasporto militare, è legato tuttavia un importante avvenimento della vita del Reparto: il ritorno del 46° Stormo al suo « nido », l'aeroporto di S. Giusto.

Ed è qui che il 46° Stormo, poi 46<sup>a</sup> Aerobrigata, trova il clima necessario alla completa riorganizzazione.

Le infrastrutture della Base, riattate alla meglio sono ancora quelle dell'ormai lontano 1940. Il personale ha dieci anni di più. Sono tutti veterani dell'età media di 35 - 40 anni. La massa degli specialisti è ancora più anziana.

A questa gente ricca di fede, capace di esprimere entusiasmi mai sopiti, ma ancorata ad una mentalità e ad una esperienza spesso in contrasto con le nuove regole imposte dal progresso aeronautico, viene affidata la soluzione del problema: « come costituire un Reparto di trasporto in grado di operare senza limitazioni di spazio e di tempo ».

Eccezione fatta per la solita capacità di adattamento e la grande volontà di fare, vi è carenza di tutto; alloggi e mense poco decorosi e ristretti, magazzini e officine inesistenti, pista di volo lunga appena 800 metri.

In quanto a deficienze, mancano praticamente anche gli aeroplani, perché non è certo con dei « Beech » che è possibile impostare un programma continentale.

L'addestramento all'inizio ricalca i vecchi schemi, esercitazioni al volo in formazione, voli notturni, piccoli raid affidati prevalentemente alla navigazione stimata.

Il 15 luglio 1952 il 98° Gruppo, per deficienza di velivoli, assume la posizione di quadro.

Ritornano i vecchi G.12 e G.212 prestatati nel 1947 all'aviazione civile. Sono velivoli ormai completamente spremuti, ma è proprio con essi che si comincia a volare guardando il futuro. Si formano le squadre di addestrandi, si passano lunghe ore studiando le procedure di avvicinamento e atterraggio all'allenatore strumentale, che da questo momento, unitamente all'aeroplano, impegnerà gran parte della giornata dei piloti.

Il resto del tempo viene impiegato in aula utilizzando per carteggiare la sala mensa, l'unico ambiente riscaldato capace di accogliere tutti, o prendendo lezioni di inglese.

Il mondo aeronautico parla inglese. Questa è la barriera più ardua posta fra i futuri aerotrasportato-

ri, che appartengono a una generazione che ha studiato francese, e le lontane basi di Europa, Africa, Asia.

Chi dirige, chi sprona, chi si prende cura di tutto e di tutti plasmando, da questo materiale di eccellenza come qualità potenziali ma ancora tutto da scoprire, un nucleo di persone affiatate che parlino la stessa lingua e vivano la loro giornata in piena concentrazione, è un ristretto numero di specialisti (28).

Il loro sistema di vita e di lavoro si rivelerà tanto valido da configurare ancora oggi lo « stile » del Reparto.

L'inverno 1952-53 impegna tutto il personale nel « Corso di familiarizzazione sul velivolo C.119 » che viene compiuto sotto la direzione di un « team » (29) dell'Aeronautica Statunitense.

Il 28 maggio 1953 giunge in volo attraverso l'Atlantico, e viene assunto in carico il primo velivolo C.119 G.

E' tale il salto tecnologico fra il materiale fino allora impiegato, la cui progettazione risale all'anteguerra, ed il nuovo mezzo, che il personale diventa addirittura euforico. Il velivolo riassume in sé quasi tutti gli accorgimenti della tecnica aviatoria ed è dotato di una strumentazione che consente il « volo ogni tempo » anche a carattere intercontinentale. E' un bimotore, completamente metallico, che sta veramente in volo anche con un solo propulsore, dotato di un impianto antighiaccio che permette di passare senza danno attraverso i temporali, o di mantenersi, senza soverchi rischi, sullo zero termico qualora necessario.

E' insomma l'aeroplano che i piloti dello Stormo da anni ambiscono di pilotare per dimostrare a se stessi e agli altri che gli italiani, qualora attrezzati, ci sanno fare anche quando non c'è il sole.

Obiettivamente questo velivolo ha già dei confratelli che possono volare a quote tali da schivare di massima i temporali. La pressurizzazione alle cabine sta estendendosi anche ai velivoli militari, cosa che non è per il nostro. Ma questo handicap, almeno in un primo tempo, sembra costituire quasi un motivo di orgoglio professionale. I temporali verranno affrontati, finalmente, non come una iattura capitata sul capo all'improvviso, e dalla quale difficilmente si uscirà sani, ma come una componente del lavoro da compiere, con la sicurezza di finirlo bene.

Dal maggio 1953 ha inizio il vero e proprio addestramento sul velivolo, che, attraverso l'abilitazione « limitata » prima, e poi via via con il conseguimento dell'abilitazione strumentale e tattica e delle qualifiche di Capo Equipaggio nazionale e Capo Equipaggio estero, porterà al riconoscimento più ambito: « pilota pronto al combattimento ».

Il 1° febbraio 1954 il 98<sup>a</sup> Gruppo ridiventa operativo.

Il 16 aprile il 46° Stormo sale di grado e diventa la 46<sup>a</sup> Aerobrigata Trasporti Medi. Le Squadriglie alle dipendenze dei Gruppi vengono raddoppiate di numero.

L'11 marzo due velivoli del 2° Gruppo (30) compiono il primo volo di trasporto materiale sul percorso Pisa-Chateauroux-Pisa. Degno di nota: i due equipaggi sono formati da personale tutto nazionale.

Il numero delle basi estere toccate per ragioni di lavoro dai velivoli della 46ª Aerobrigata si dilata poi progressivamente a Neubiberg, Wiesbaden, Rhein Main, in Germania, Bovingdon, Burtonwood, Lyneham, in Gran Bretagna, Oslo, Copenaghen, Stoccolma, nei paesi nordici, Atene, Ankara, Cairo nei paesi mediterranei, poi alle basi spagnole e portoghesi e al Marocco fino a Casablanca. In un secondo tempo diventano normali itinerari del Reparto anche le rotte dell'Africa equatoriale e del Medio Oriente fino alla Persia.

L'«imprimatur» viene definitivamente da Chateauroux, pochi mesi dopo il primo volo operativo.

Presso questa base ha sede un importante deposito di materiali, ed i velivoli del 46° Stormo fanno settimanalmente la spola per il trasporto urgente delle parti di ricambio necessarie all'efficienza dei Reparti di volo dislocati in Italia.

Il servizio inizia in primavera. All'avvicinarsi dell'inverno, i responsabili del rifornimento materiali debbono nutrire seri dubbi sulla continuità del servizio affidato al reparto italiano, se mettono in preallarme un Gruppo Canadese.

In un giorno caratterizzato da condizioni meteorologicamente avverse la Base è praticamente ferma: niente partenze, niente arrivi. Arriva però un italiano che, con visibilità zero, atterra regolarmente e si porta alla piazzola di carico (31).

Caratteristica peculiare dell'addestramento e dell'impiego dell'aerotrasporto militare è che un equipaggio non debba necessariamente compiere il suo lavoro sempre sulla stessa rotta e sulle stesse basi, ma venga comandato nelle navigazioni più disparate, improvvisando il suo volo dopo un attento studio delle carte, dei portolani e delle procedure di avvicinamento e atterraggio.

Per il 46° Stormo questa è una norma di vita.

Anche l'assistenza logistica, specie nei primi tempi, non è predisposta ma si avvale della amichevole ospitalità delle basi straniere. Le razioni a lungo raggio sono ancora in mente Dei e la diaria insufficiente, ma a tutto viene posto rimedio con italica intraprendenza. Panini confezionati amorosamente in famiglia, fiaschi di vino da bere in compagnia dei colleghi stranieri. E quando non si può contare sul generoso appoggio delle basi americane, che fortunatamente sono quasi dappertutto, si dorme sull'aeroplano, ed un pacco di spaghetti salta sempre fuori.

Si stringono così nuove amicizie all'estero, si sale nella considerazione degli alleati in campo NATO, che hanno seguito con simpatia la nostra ascesa ed ora possono toccare con mano il grado di efficienza raggiunto dal Reparto.

Ciò che particolarmente li colpisce è lo stato tecnico dei velivoli, l'ordine e la pulizia che regnano a



Ritorno a casa.

bordo, grazie all'opera degli specialisti. (Un americano farà notare che sulle carlinghe italiane ci si può specchiare).

Quella dell'amicizia è la simpatica scoperta fatta dagli equipaggi nei primi anni di impiego fuori dai confini. Il mondo, uscito da una guerra crudele, sembra ricercare nell'incontro con il prossimo, senza distinzioni di razze, il lavacro che lo ripulisca dalle brutture di quegli anni tormentosi.

E dimostra particolare simpatia per gli aviatori italiani.

Lo manifesta la vecchia zitella anglosassone incontrata all'ora di colazione nella modesta pensione, ai margini dell'aeroporto, con il buon giorno pronunciato nella nostra lingua, accompagnato da un cordiale sorriso.

L'attacciatto tedesco di Wiesbaden al quale si rivolge per aiuto l'equipaggio giunto in città a tarda sera, o fermo ancora alla colazione del mattino, da principio guarda con sospetto le divise esotiche che si rivolgono a lui in uno stentato inglese, ma appena sente pronunciare la parola italiana si illumina tutto, e prima da l'indicazione richiesta, poi addirittura accompagna il gruppo alla birreria, raccomandando di servire le migliori salicce con crauti perché si tratta di italiani.

E che dire del soldatino U.S.A., oriundo, il quale incontra presso il grande magazzino della base l'Ufficiale italiano che sta facendo compere? Gli si avvicina e lo rimira da capo a piedi, anche le scarpe sono fonte di meraviglia, e poi: ma tu sei italiano! Questa è la tua divisa? La più bella del mondo! — E ne è tutto fiero, quasi si sentisse liberato da un sentimento di colpa ancestrale, inibito come è dallo stesso pudore che avevano inizialmente nel sangue gli equi-

paggi che si presentavano all'estero dopo una guerra perduta.

A Tours si esibiscono le pattuglie acrobatiche dei paesi alleati, e quella italiana. La 46<sup>a</sup> fornisce il supporto logistico alla 51<sup>a</sup> che ci rappresenta. Difficile esprimere le sensazioni e raccontare i fatti di quella giornata.

Lo « speaker » presenta le pattuglie a mano a mano che compaiono alte nel cielo della manifestazione. Ecco i vincitori della battaglia di Inghilterra (e giù un lungo panegirico). Tocca ora agli aviatori U.S.A. che, percorrendo a ritroso il cammino di Lafayette, vennero in nostro soccorso quando subimmo l'affronto alemanno. I Belgi, i Canadesi, i Norvegesi. E naturalmente i Francesi.

L'equipaggio della 46<sup>a</sup>, sperduto nella moltitudine dei centomila che assistono alla esibizione, è seriamente imbarazzato: e di noi che diranno?

Les italiens! E' un urlo che prorompe dalla marea che li circonda, e copre la voce dello « speaker » che sta dicendo: ecco gli eredi degli Assi delle Crociere Atlantiche, di Agello, di Nuvolari.

Di Lollo e i suoi si presentano all'improvviso volando ad una spanna sulla testa degli spettatori e poi su, dipingono il cielo come angeli chiudendo il tutto con una bomba da brivido.

Povero equipaggio della 46<sup>a</sup>, afferrato da mani frenetiche che vogliono toccare almeno un pezzetto

di aviatore italiano e lo portano in trionfo gridando a gran voce: Vive L'Italie.

Le basi americane, alla fine lavori, si trasformano in un grosso paesotto pieno di bambini, mogli e mariti, che vanno a fare la spesa, e la sera si riuniscono nei circoli a giocare a tombola, dopo, il pranzo in comune. Quelli della 46<sup>a</sup> vi sono ormai di casa. Fanno le loro spesucce, giocano coscienziosamente a tombola, mangiano e... non alzano mai il gomito.

Quello del bere è un primato mondiale che ci viene immeritadamente attribuito. Gli americani in quelle sere spiano i nostri con simpatica ansia mordace.

Gli italiani, pasteggiano con il vino, si avvicinano al bar per il drink e per l'ammazzacaffè, ma non sono ebbri nemmeno di venerdì. Alla fine, gli ospiti constateranno, con delusione, che non siamo dei fuoriclasse ultrasistenti all'alcool, ma solo degli uomini dotati di autocontrollo atavico che forse a loro manca. E sarà per tutti una serata di festa quel famoso venerdì in cui un nostro capo equipaggio, non abituato a bere, verrà preso in mezzo a loro e sbronzato per benino. Dimostrano la loro gioia con grandi manate sulle spalle anche la mattina dopo, quando ci presentiamo a compilare il piano di volo per il rientro. Anche voi (finalmente!) dopo tanti anni.

Hanno vinto la loro battaglia e ne siamo lieti per loro.



Verso l'avilancio.



L'autunno-inverno del 1955 e la primavera del '56 vivono sotto il segno della operazione Bovington.

A seguito di un accordo economico di scambio merci l'Italia e per essa l'Aeronautica Militare, acquista in Inghilterra baracche metalliche prefabbricate per le necessità delle Basi Aeree in fase di rapida ricostruzione e riorganizzazione.

La stazione di consegna del materiale è un aeroporto nelle vicinanze di Londra, dotato di una pista di non grandi dimensioni e tutta ondulata per le particolari condizioni orografiche della zona. Le partenze a pieno carico sono olremodo impegnative, e a questo si aggiungono le difficoltà proprie dell'inverno inglese. Nebbia, ghiaccio ed il traffico aereo della zona di Londra. Mantenere l'impegno, con un ponte aereo che mobilita praticamente tutte le risorse del Reparto, è un po' la prova del nove della 46<sup>a</sup> Aerobrigata.

Non un incidente, ritardi irrilevanti, piena soddisfazione del mittente e degli organismi addetti al controllo dello spazio aereo.

Piena soddisfazione anche per la vecchietta che abita ai margini del campo dove si trovano le piazzole di decentramento. Gli aeroplani che partono e arrivano nelle ore più disparate quando « tirano » i motori per i controlli la disturbano, non la fanno dormire, e se ne lamenta urbanamente con una telefonata al Comandante della base. Veniamo pregati di compiere questa operazione dopo il rullaggio, il più lontano possibile, e a questo si uniformano per primi i velivoli locali.

Girando il mondo si impara! Un esempio di civiltà e di rispetto dell'individuo che ci viene dalla democratica Inghilterra che finalmente impariamo a conoscere da vicino.

A partire dal 21 novembre 1956, il Reparto dà il suo sostanziale contributo alla soluzione del problema nato dalla crisi di Suez.

I velivoli, con a bordo i caschi azzurri della O.N.U., si sgranano ininterrottamente fra Napoli e l'Egitto.

E' un lavoro massacrante sia per le lunghe navigazioni in mare aperto che per la mancanza di assistenza logistica sulle basi terminali, ancora fumiganti per l'offesa aerea subita.

Anche il piano di volo viene fatto alla cieca, e le ultime informazioni di carattere meteorologico si fermano all'altezza di Creta. Imperativo atterrare con a bordo benzina sufficiente per il rientro allo scalo intermedio, che viene fissato su di un aeroporto situato in vicinanza della Baia di Souda. E' un poco come essere tornati indietro di una quindicina d'anni, specie per chi la guerra l'ha combattuta in questo teatro operativo.

In testa a tutti, nella prima tornata, parte il Comandante dell'Aerobrigata. A mano a mano che avanza lungo la rotta trasmette via radio i bollettini

del tempo e, una volta atterrato, ragguaglia i velivoli che lo seguono sulle condizioni della pista, che era stata bombardata il giorno precedente. Mentre viene incrociato, già sulla rotta di rientro, comunica che non intende avvalersi del riposo a Souda e prosegue per Pisa. Quindici ore filate di volo fra andata e ritorno con un panino e una gassosa in tasca. Nei limiti di silenzio radio gli gridano stakanovista. Il vecchietto (32) sghignazza compiaciuto e tira dritto.

A Souda, gli americani hanno distaccato una nave appoggio con la benzina, il pranzo e una brandina per tutti. Qualcuno dorme sotto gli ulivi avendo per soffitto le stelle.

I gentili ospiti si fanno in quattro, c'è anche la birra fresca e, che il Signore li perdoni, gli spaghetti con la marmellata.

Il tramonto illumina la baia di luci dorate, vi è una grande quiete.

Dalle acque emergono la tolda e le sovrastrutture del Kent. Qui lo immobilizzarono per sempre i mezzi d'assalto della nostra Marina Militare in una notte di tregenda.

Ci si guarda attorno sereni, contenti per il buon lavoro svolto nella giornata, e ci si sente ancora i protagonisti.

Questa operazione frutterà alti riconoscimenti e, quel che più conta, finalmente l'approvazione della razione viveri per voli a lungo raggio, così come era stata reiteratamente proposta e studiata dal personale navigante e sanitario del Reparto dopo numerose esperienze in corpore vili.

Nel febbraio 1956 la penisola, specie al Sud, vive ore difficili per la neve caduta in quantità tale che memoria d'uomo non ricorda. I paesi rimangono isolati ed è necessario rifornirli con urgenza. Nei casi difficili interviene la 46<sup>a</sup> Aerobrigata con i suoi C. 119, progettati particolarmente per l'avio-lancio.

E' un bel volare, come di altri tempi. I velivoli non hanno quote di volo da rispettare, sfiorano le cime dei monti per buttarsi dentro le gole e discendere lungo le vallate alla ricerca dell'obiettivo. Spesso i piloti risalgono la valle, che ha per coperchio le nubi, ed entrano nel catino attraverso una strettoia sperando di trovare al di là tanto spazio da circuitare e che la porta non si chiuda.

Ci si sente come elettrizzati, la salute e il benessere di tanta gente dipendono da noi, dalla nostra capacità e anche, perché no, dalla nostra spericolatezza.

I paesini, avvertiti per radio dal Ministero dello Interno che dirige l'operazione, ci attendono trepidanti. Qualcuno pratico di aviazione si trova dappertutto, e sugli spazi prescelti per il lancio dei soccorsi spiccano le « T » fabbricate con mezzi di fortuna. Tutta la popolazione, con alla testa il Sindaco, Dottore, Parroco e Maresciallo dei Carabinieri, urla, si sbraccia.



Fuori!

Questo i piloti possono vederlo e intuirlo perché una volta tanto le « puntate » fanno parte del lavoro da compiere e sono il premio per chi sta rischiando, per portarlo a termine nel migliore dei modi.

In una di queste giornate capita a Ciampino, dove è stata impiantata la base operativa, un distinto e compiaciuto signore che si qualifica per il Sindaco di X. Chiede un lancio per i suoi amministratori. Gli viene risposto che la cosa è di competenza del Ministero degli Interni. Insiste eccitato, commosso, e alla fine si confessa: il lancio, oltre che necessario, è per lui una questione di prestigio. Tutti i paesi della zona hanno goduto dello spettacolo tranne il suo.

Ma Lei Signor Sindaco assediato dalla neve, come è potuto arrivare fin qui? Ci mostra una lucida automobile.

Con lo scioglimento del 36° Stormo (33) e la fine dei vetusti S.82, tutto il peso dell'aerocooperazione con l'Esercito, per quel che riguarda l'aviolancio e l'aerotrasporto di uomini e materiale, viene a gravare sulla 46ª Aerobrigata.

Il 30 giugno 1957, il Centro Militare di Paracadu-

tismo di stanza a Viterbo si trasferisce a Pisa. Si tratta della vecchia Scuola Paracadutisti dell'Aeronautica Militare, passata nel dopo guerra sotto l'egida dell'Esercito.

Molte delle loro tradizioni vengono dal cielo ed anche nel modo di muoversi, di ragionare, vi sono maggiori affinità che con altri Reparti, il che permette di capirsi in fretta.

I quadri sono formati in gran parte dai resti della Folgore e della Nembo. Gente un poco svitata, con dietro le spalle un glorioso passato e un grande cuore.

Da questo momento una larga fetta dell'attività di volo viene assorbita dall'addestramento e dalle esercitazioni e manovre svolte in comune.

Tale impegno tende sempre più a dilatarsi perché dal « Centro », divenuto successivamente Scuola (1 aprile 1964), germoglia impetuoso uno dei più saldi strumenti di impiego delle Forze Armate Italiane, la Brigata Paracadutisti, che il 20 giugno 1967 assume il nome della Divisione entrata nella leggenda sulle insanguinate dune di El Alamein: FOLGORE.



La prima fase dell'aviolancio.

Giornalmente convergono a S. Giusto, ormai loro seconda casa, i giovani paracadutisti della Scuola e della Brigata per i lanci di addestramento ed abilitazione.

I bianchi ombrelli che distaccatisi dal C.119 planano lievi sui campi di manovra limitrofi e sono visione consueta per gli abitanti della zona e fanno ormai parte del paesaggio di questa dolce terra di Toscana che ci ospita.

Ma dove si estrinseca e si rivela completamente la validità del lavoro svolto in comune è nelle manovre e nelle esercitazioni a carattere interforze nazionali e N.A.T.O.

Nel luglio 1958, nel quadro di una esercitazione a carattere nazionale, 12 velivoli C.119, in formazione di colonna di pattuglia, fanno un lancio contemporaneo di uomini e contenitori.

Il 12 settembre, in cooperazione con le Forze Armate della Repubblica Federale Tedesca, 14 C.119 lanciano uomini e materiali.

Il 19 settembre, sempre in Germania, una formazione mista di 8 velivoli C.119 della 46ª Aerobrigata e di 4 velivoli Tedeschi NorthAtlas (n. 12 velivoli in colonna di pattuglia), effettua il lancio di numerosi paracadutisti in condizioni ambientali rese difficili

dalle avverse condizioni atmosferiche.

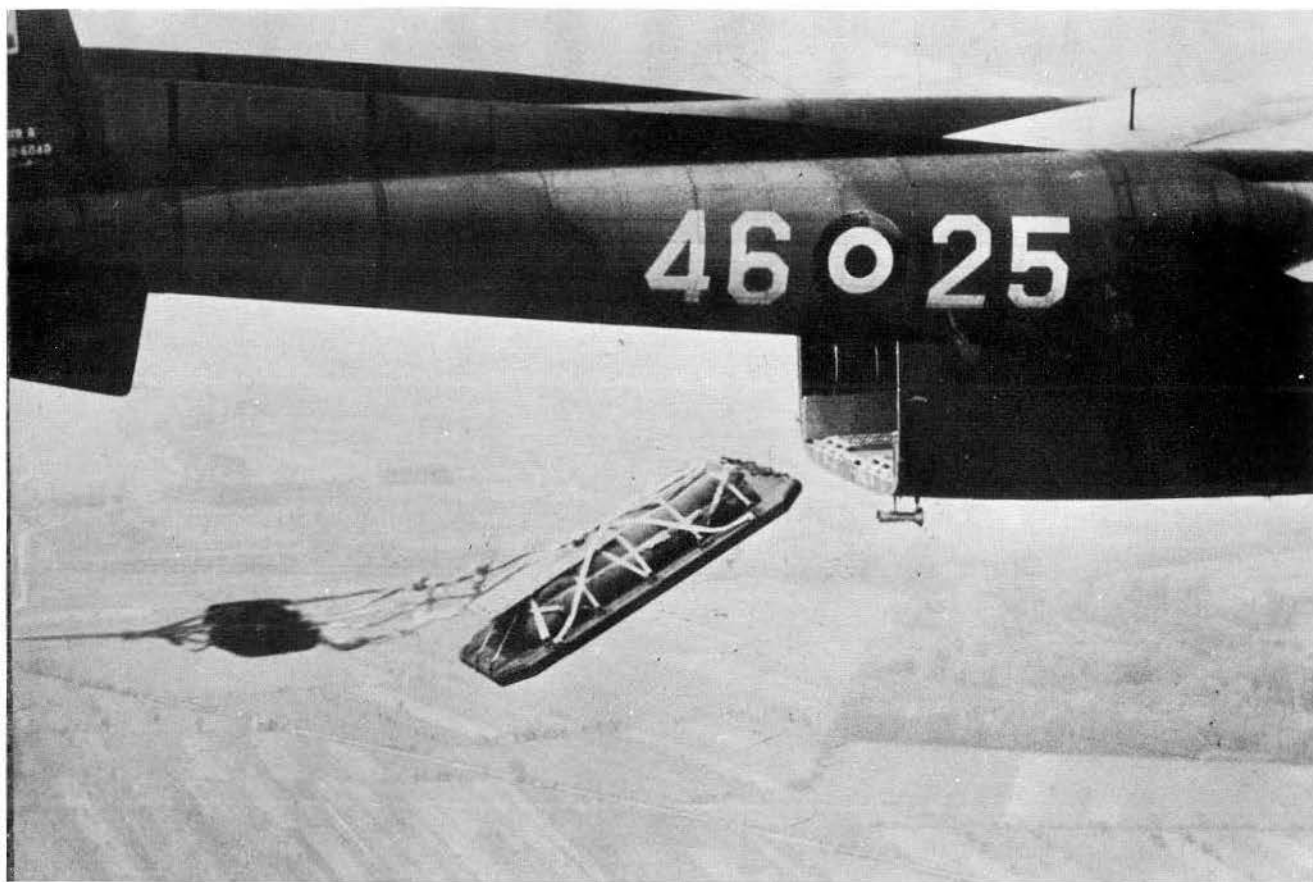
Questo tenere a balia i Tedeschi, che stanno risalendo faticosamente la strada della rinascita, è motivo di non poca soddisfazione per gli equipaggi italiani, che si erano distaccati piuttosto bruscamente da loro dopo l'otto settembre.

L'attività della 46ª Aerobrigata negli anni dal 1964 al '70 è molto intensa e molti sono i lanci di uomini e materiali e il loro trasporto in varie località italiane.

Interi Reparti vengono aerotrasportati nei luoghi e nelle ore prefissate, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche della giornata. Interi Battaglioni vengono aviolanciati, al completo di uomini e materiali (camionette, cannoni, viveri e munizioni).

E' un tipo di impiego che mette a dura prova il sistema nervoso dei piloti, che sentono la responsabilità morale, oltre che oggettiva, degli uomini a loro affidati per il giusto lancio. Pur con l'ausilio a terra della pattuglia guida e dei mezzi visivi di segnalazione, valutare esattamente l'intensità del vento in quota, e la conseguente deriva, richiede lunga esperienza ed un perfetto affiatamento fra pilota e direttori di lancio. C'è poi da considerare il fattore emotivo dell'uomo che in testa alla fila può, con im-





Aviolanci di carichi pesanti.

provvisa esitazione, provocare quel ritardo fra un salto e l'altro che determina la dispersione del plotone aviolanciato. E allora qualcuno va fuori zona, qualche altro si sloga o si rompe una gamba, qualcun altro si lancia male e sbataccia contro le strutture del velivolo. Così interviene il pretore che, in mancanza di una legislazione che prevede gli aeroplani, mette il C.119 sul piano di un carretto e vuole sequestrare il mezzo e mettergli i sigilli. Cose accadute.

E chi ci va di mezzo è il pilota perché un responsabile deve pur esserci e allora il malcapitato passerà i suoi guai, sia pure per ora, senza gravi conseguenze. Anche questo è accaduto.

Completano il quadro dell'aerocooperazione gli interventi a favore della Marina Militare per i lanci diurni e notturni dei sommozzatori in mare aperto, i voli di ambientamento dei Cadetti della vicina Accademia Navale, le esercitazioni di soccorso in montagna con le Brigate Alpine, e le operazioni Teulada e Bardufoss.

Dal 1960 in avanti, e durante tutto l'arco dell'anno, vengono aerotrasportati nei poligoni di Capo Teulada, in Sardegna, i Reparti corazzati dell'Esercito che devono compirvi l'addestramento.

Oltre a ciò l'Aerobrigata assicura il movimento e il rifornimento per via aerea dei Reparti di Alpini che periodicamente partecipano alle esercitazioni invernali in Norvegia, della Forza Mobile Alleata.

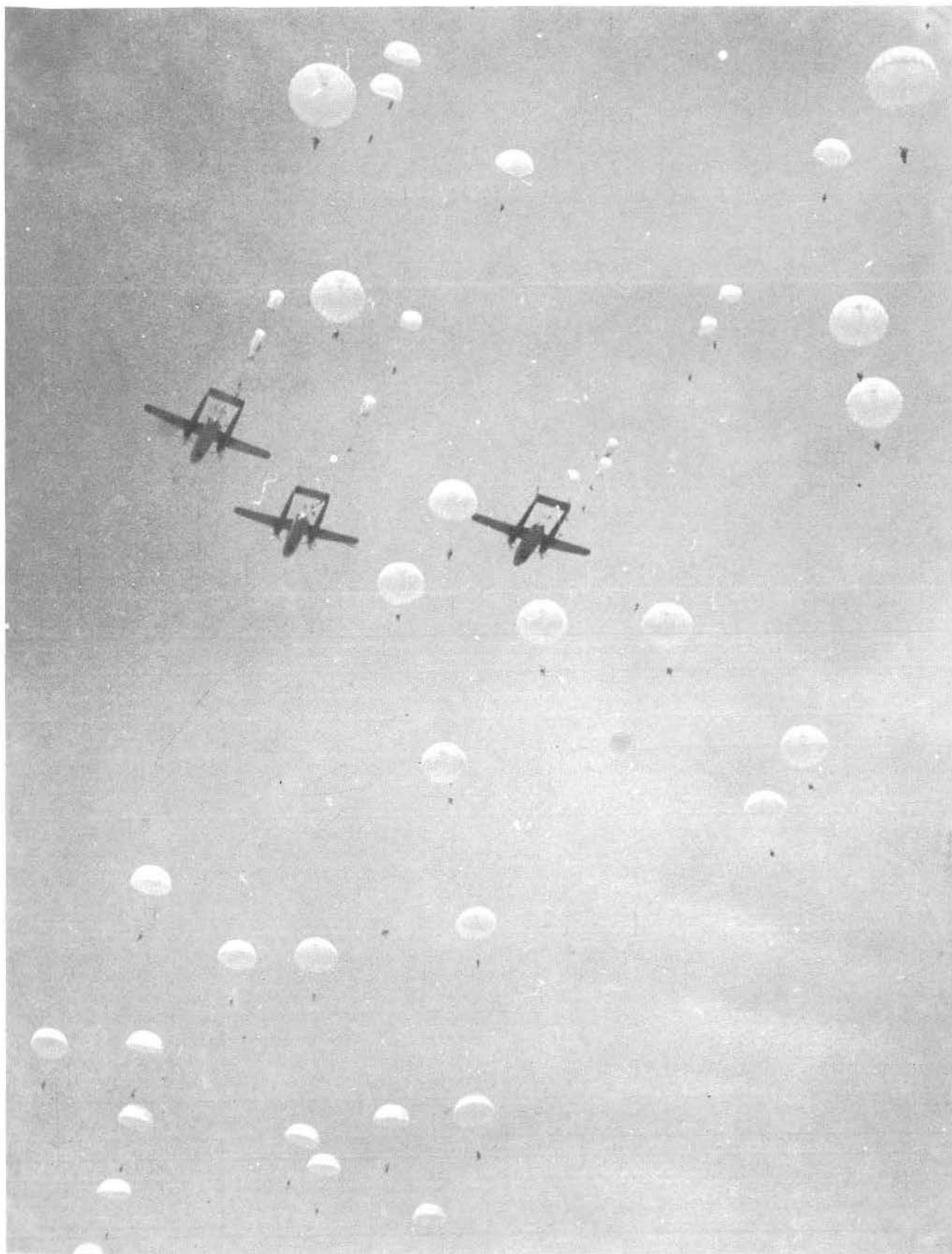
L'impegno, oltre che oneroso per il numero dei velivoli e le ore di volo impiegati, è logorante per gli equipaggi, non adusi ad operare con temperature che oscillano sui 30° sotto zero.

Gli alpini vi si trovano benissimo, ci sguazzano.

Chi si accinga a compiere un consuntivo della attività del Reparto in questi ultimi anni, nota, scorrendo il diario storico, che non vi è evento suscitatore di cariche emotive nell'opinione pubblica che non abbia visti impegnati i disarmati e pacifici C.119. Essi sono stati spesso i soli rappresentanti della Nazione in eventi lieti e infausti verificatisi nell'area del Mediterraneo, del Medio Oriente e dei più lontani territori africani: da Tamanrasset a Libreville, da Agadir alla Rhodesia, dalla Turchia a Firenze, dalla Sicilia alla Libia.

Dal diario storico: anno 1959.

*Tamanrasset* (Sahara Francese) — missione di trasporto personale e automezzi della radio Televisione Italiana che deve realizzare un documentario sulla



L'aviolancio.

attività assistenziale in favore della popolazione locale.

Volo di particolare interesse per le incognite di carattere tecnico che si presentavano: dal comportamento del velivolo C.119 G. durante gli atterraggi e i decolli su pista in terra battuta al rendimento dei filtri antisabbia, dal rendimento dei motori alle alte temperature, specie in decollo, all'assistenza logistico-tecnica delle zone semidesertiche.

La missione, della durata di 22 ore e 25' di volo, si è sviluppata su 3.142 miglia nautiche rispettando gli orari, i tempi e gli scali previsti.

*Libreville* (Africa Equatoriale Francese) — Missione effettuata per il trasporto di medicinali offerti dal popolo italiano al Dottor Albert SCHWEITZER. Il volo di trasferimento ha presentato aspetti davvero interessanti sia dal punto di vista nautico che di impiego della macchina. Per il sorvolo di lunghi tratti in pieno deserto, privi di radioassistenza alla navigazione, si è fatto ricorso alla osservazione degli astri per il controllo della posizione. Ore di volo impiegate 36 e 15' per 5.000 miglia nautiche volate.

Il grande vecchio attende l'equipaggio sulla sponda del fiume, oltre il quale sorge il suo mondo fatto di povere baracche e di tanta umanità che ha bisogno di lui. Più tardi, nella calma notte equatoriale, si diffondono le note della Toccata a Fuga in Do minore di Bach.

Il famoso concertista, aduso all'ossequio dei grandi della terra e all'ascolto di intere folle di amatori, quando si esibisce nelle più importanti sale di Europa e America, suona per gli aviatori della 46ª e ripaga così il popolo italiano per i doni ricevuti.

Sempre dal diario storico: anno 1960.

*Rhodesia* — missione di trasporto personale e automezzi della Radio Televisione Italiana per la realizzazione del documentario Italia. In questa località, imprese e lavoratori italiani hanno realizzato la grande diga di Kariba sullo Zambesi.

Velivoli impiegati n. 2, ore di volo 86 e 30', materiale trasportato 4.460 libbre.

Anno 1961.

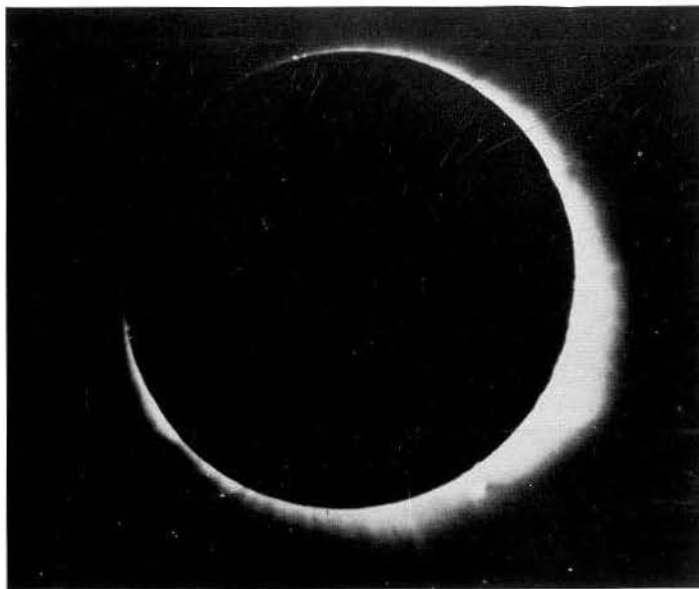
Viene ancora ricordato da molti, in Italia, come l'anno della completa eclissi di sole.

In pieno giorno la vita si fermò. Gli uccelli pigolarono sempre più fiocamente come nell'imminenza della notte, poi tutto restò come sospeso per alcuni indimenticabili attimi.

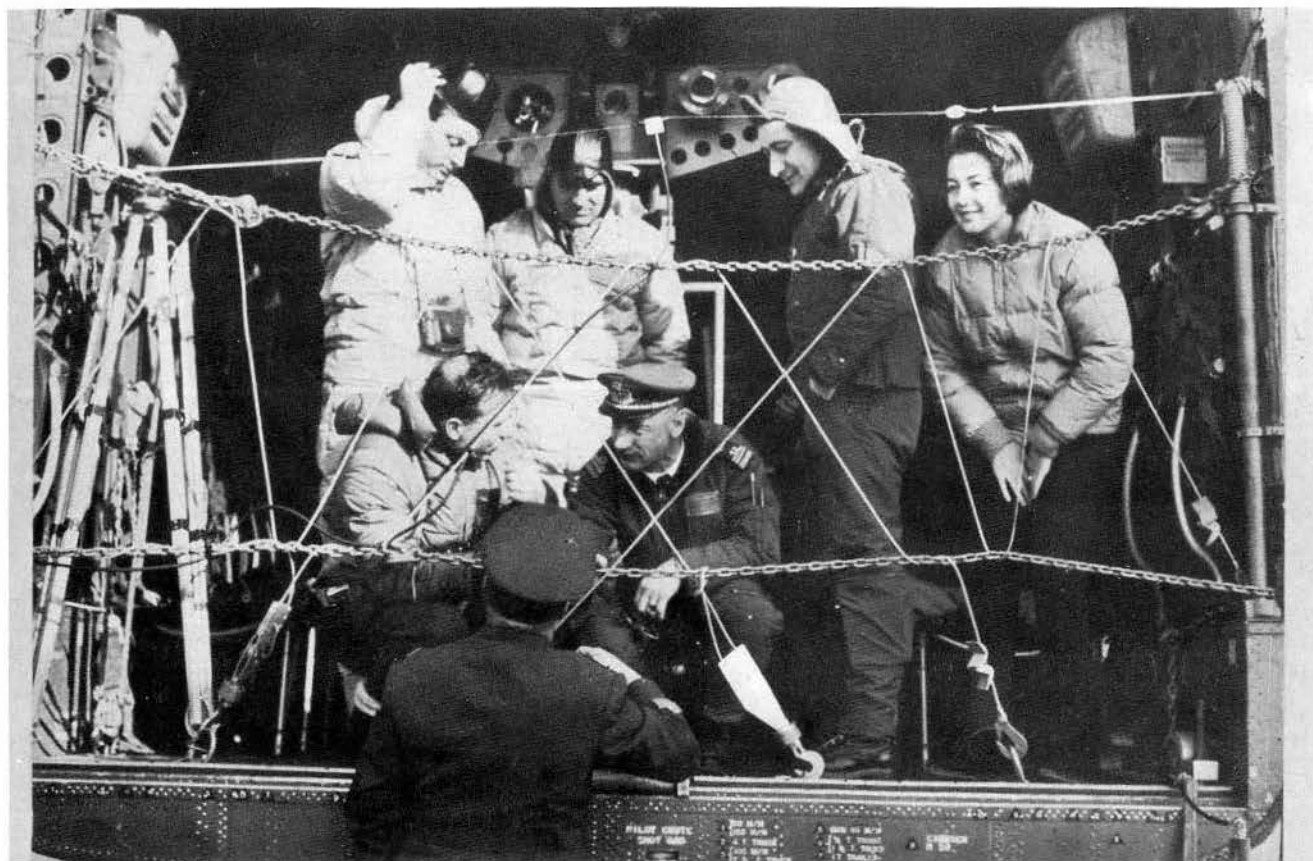
Il fenomeno, di grande interesse scientifico, fu ripreso il 15 febbraio da una « equipe » dall'Osservatorio Astronomico di Arcetri (34) che, allo scopo di innalzarsi in atmosfera più pulita e non essere ostacolato nelle sue osservazioni da eventuali formazioni di nubi, si era imbarcato con tutte le attrezzature su un C.119. Il Vagone Volante, al quale erano state tolte le valve posteriori, divenne così una grande veranda situata a 5000 metri di altitudine ed aperta verso l'infinito. Per tutto il periodo dell'osservazione, radio operatori della Radio Televisione Italiana ospiti a bordo con le loro attrezzature trasmisero la radiocronaca in diretta sulla rete nazionale ed estera.

Ma dove il Reparto, con la mobilità e la flessibilità che lo caratterizzano, fa sentire il peso del suo insostituibile apporto è nel corso di calamità naturali.

Dal 1º al 17 marzo 1960 n° 7 velivoli dell'Aerobrigata accorrono fra i primi in Marocco, dove un terremoto ha distrutto Agadir, trasportando in loco



L'eclissi di sole del febbraio 1961 ripresa a bordo del C.119.



L'« equipe » dell'Osservatorio Astronomico di Arcetri a bordo del C.119 che la condurrà in volo per effettuare i rilevamenti durante l'eclissi di sole del 15 febbraio 1961. Al centro, con il caschetto in pelle, il Prof. Righini, Direttore dell'Osservatorio.

un ospedale, completo di uomini e materiali, della Croce Rossa Italiana.

Successivamente effettuano un ponte aereo Agadir-Casablanca, trasportando feriti e materiali di prima necessità.

L'operazione viene completata dal trasporto in Patria dei connazionali sinistrati.

Ore di volo 137,05', uomini trasportati 135, materiale trasportato 4.460 libbre.

*Settembre 1962 — Terremoto di TEHERAN* — Trasporto di medicinali. Velivoli impiegati 2, per ore di volo 62, materiale trasportato 24.000 libbre.

*4 — 10 ottobre 1962 Alluvione di Barcellona* — Trasporto di medicinali.

Velivoli impiegati 1, per ore di volo 7 e 30', materiale trasportato 10.230 libbre.

*Dicembre 1962 Terremoto di Aden* — Trasporto di medicinali nel volo di andata, e di connazionali al rientro.

Velivoli impiegati 1, con 8 sortite, per ore di volo 39 e 45', persone trasportate n° 20, materiale trasportato 2.000 libbre.

*14 luglio 1963 Terremoto di SKOPIJE* — Trasporto di medicinali.

Velivoli impiegati 1, con 3 sortite, per ore di volo 14 e 30', materiale trasportato 17.000 libbre.

*22 agosto e 1° settembre 1966 — Terremoto in Turchia.*

Trasporto di coperte e medicinali.

Velivoli impiegati 9, con 67 sortite, per ore di volo 215 e 15'. Materiale trasportato 79.386 libbre.

*Aprile 1970 — Terremoto in Turchia.* Trasporto di materiali di prima necessità.

Velivoli impiegati 4, con 20 sortite, per ore di volo 57 e 25'. Materiale trasportato 35.330 libbre.

Gli interventi della 46<sup>a</sup> Aerobrigata a favore del Ministero degli Interni sono indirizzati alla soluzione dei problemi originati da calamità nazionali.

A questo scopo vengono effettuate esercitazioni di mobilitazione e trasporto in volo di reparti dei Vigili del Fuoco. Non ci si limita a un battesimo dell'aria, ma il vigile oltre a venire abituato a considerare il volo come fatto naturale, acquisisce le cognizioni tecniche necessarie al carico e scarico del materiale di pronto intervento.

Degne di nota le esercitazioni: Alba 1, Castore 3, Eolo 5, effettuate negli anni 1964, 1966, 1968, nel corso delle quali sono trasportati in volo, dal conti-



nente alle isole, rispettivamente 120, 636, 395 uomini e 1.000, 40.560, 4000 libbre di materiale, per un totale complessivo di 133 ore e 05' di volo.

La validità dell'iniziativa viene dimostrata dalla prontezza operativa messa in atto nel corso di eventi dolorosi, come l'alluvione del 1966, che colpisce in particolare Firenze, ed il Terremoto di Sicilia del 1968.

Le cifre. Per i soccorsi agli alluvionati vengono impiegati 35 velivoli con 109 sortite per complessive ore di volo 137; trasportati 186 vigili del fuoco e 255.080 libbre di materiale.

In Sicilia: 246 velivoli con 712 sortite per complessive ore di volo 1.260 e 55'; trasportati 5.744 uomini e 1.786.984 libbre di materiale.

Con il ponte aereo Napoli-Cairo (21 novembre 1956), effettuato in occasione della crisi di Suez, ha inizio quella collaborazione con l'O.N.U. che porterà i velivoli della 46<sup>a</sup> Aerobrigata ad operare sotto i più diversi cieli a salvaguardia della pace nel mondo.

Il rispetto quasi pignolesco dei tempi di esecuzione, l'alto grado di efficienza messo in luce da uomini e macchine, fanno convergere sul Reparto l'attenzione degli organismi internazionali.

Se prima di Suez il Reparto viene utilizzato perché disponibile fra i tanti, dopo Suez lo sarà perché gradito.

L'O.N.U., che deve aver attentamente valutato, oltre che l'efficienza della 46<sup>a</sup> Aerobrigata, anche la buona organizzazione e il felice sito della Base, chiede ed ottiene di distaccare una sua rappresentanza sull'aeroporto di Pisa.

Dal 28 settembre 1957 all'aprile del 1958, viene effettuato l'avvicendamento delle truppe scandinave che presidiano le zone di armistizio trasportando, fra EL ARISH in Egitto e BEIRUT nel Libano, 5.344 uomini e 427.582 libbre di materiale, per ore di volo 509.

In occasione della crisi di Cipro (ottobre 1964), vengono aerotrasportati da Stoccolma a Nicosia 1.031 uomini e 105.163 libbre di materiale, per ore di volo 817 e 50'.

La guerra lampo di Israele mobilita ancora i C. 119 di Pisa, che trasportano al Cairo ed ad Amman un totale di 12.300 libbre di materiali O.N.U. per complessive ore di volo 38 e 25'.

L'11 luglio 1960 ha inizio l'operazione Congo. Ordine di Operazione n° 615 del 9 luglio 1960.

Missione: evacuazione profughi italiani dal Congo. E' a questo scopo che due velivoli dell'Aerobrigata decollano da Pisa per l'Africa Equatoriale dando inizio a una operazione che, concepita con intenti limitati, si svilupperà impegnativamente nell'arco di 23 mesi, dall'11 luglio 1960 al 19 giugno 1962, con l'impiego di 68 velivoli per 2.177 sortite e 9.165 e 05' ore di volo. Uomini trasportati 8.100, materiale 9.328.201 libbre.

Il 30 luglio, altri 3 velivoli portano in Congo viveri e medicinali per i locali, rientrando con profughi italiani.

L'operazione ha all'inizio carattere estemporaneo ed episodico. Con il precipitare della situazione, lo O.N.U. chiede al nostro Governo di utilizzare un contingente della 46<sup>a</sup> Aerobrigata in loco.

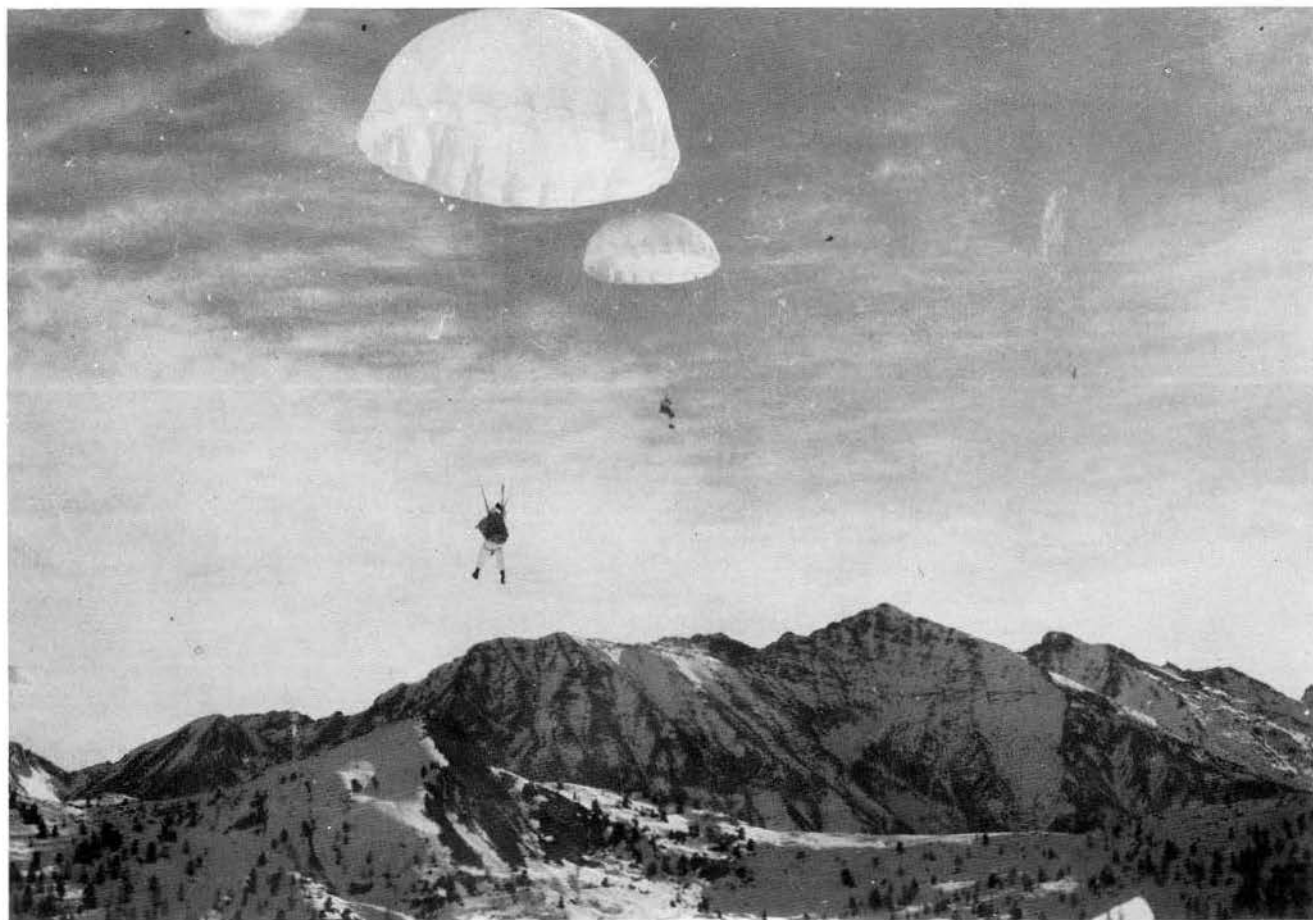
Il 26 agosto 1960, quattro velivoli si trasferiscono a Leopoldville. In data 1° settembre, con l'arrivo di altri 2 velivoli, si forma la *Sezione Congo*.

Il 1° ottobre 1960, la Sezione, completata con lo invio di personale per i servizi tecnico-logistici, assume il nome di "Distaccamento Congo 46<sup>a</sup> Aerobrigata", con sede sull'Aeroporto di N'Djili (Leopoldville).

L'Italia assicura così all'O.N.U. un contributo mensile di 450 ore di volo, delle quali 150 vengono impiegate per trasporti da e per il Congo, stante an-



Nevicata...



Esercitazione di soccorso in montagna

che la necessità di effettuare a Pisa le revisioni periodiche dei velivoli, e 300 ore restano disponibili per le necessità operative in Congo.

Ventimila uomini, di razze e popoli diversi, appartenenti a 29 nazioni, prodigano la loro opera non priva di rischi e sacrifici a favore del nuovo stato, che attraversa la fase più difficile della appena raggiunta indipendenza.

Il Distaccamento costituisce, nell'ambito delle Forze Aeree a disposizione del Comando O.N.U.C., l'unico Reparto organico, omogeneo, uninazionale e con personale in servizio permanente effettivo. Posto sotto il controllo operativo del Comando Forze Aeree O.N.U. dipende disciplinarmente e per le esigenze tecnico-amministrative dal Comando 46<sup>a</sup> Aerobrigata.

L'ambiente in cui i velivoli operano è completamente diverso da quello usuale. Le condizioni climatiche in Congo e lungo le rotte di trasferimento limitano il rendimento delle macchine e degli equipaggi. Specie la quota densimetrica alla quale normalmente agiscono i velivoli, imposta dall'orografia, trasforma ogni avaria in eventi densi di pericoli. Purtroppo alcuni incidenti, che in altro ambiente avrebbero avuto felice conclusione, chiedono il contributo del sangue (35).

Si aggiungano le difficoltà della navigazione stimata su di un territorio in gran parte ricoperto di folta vegetazione, spesso mutevole con l'andamento meteo-stagionale, sprovvisto di una rete di radioassistenza efficiente e si avrà un quadro del teatro operativo nel quale viene impiegato il Distaccamento.

Ma è necessario operare anche se i velivoli sono spesso impiegati in condizioni di carico fuori dai limiti di sicurezza, su aeroporti con piste corte e in terra battuta.

I rapporti con la popolazione locale sono buoni. Gli italiani già nelle precedenti missioni in terra di Africa hanno raccolto i frutti di una politica coloniale forse non economicamente felice, ma che ci ha accattivato le simpatie dei locali. Appena ci si qualifica, da Casablanca a Mogadiscio, l'indigeno vede in noi una stirpe di uomini che, a differenza di altri colonizzatori, hanno lavorato con loro spalla a spalla nei lavori più umili. Stirpe di emigranti che cercavano il loro pane più che di conquistatori. E dimostrano di essere amici.

Questa reciproca fiducia, questa simpatia, starà alla base della maggior tragedia che abbia colpito il Reparto dalla sua costituzione: Kindu.

L'undici novembre del 1961 due velivoli decollano da Kamina, per Kindu. Hanno a bordo materiale destinato al Presidio Malese dell'Aeroporto.

In partenza c'è aria di festa quasi si partisse per una gita. Anche l'Ufficiale Medico si aggrega agli equipaggi. A Kindu risiedono alcune famiglie di Italiani che hanno fraternamente accolto i Connazionali nel corso di precedenti missioni.

Dopo l'atterraggio, il Comandante malese li consiglia di rimanere in campo. E' prudente non raggiungere nemmeno la mensa che è situata fuori dal perimetro aeroportuale e senza alcun presidio.

Nella zona truppe congolese non sono più controllate, e chi ha interesse ad aumentare il caos, eccita gli animi facendo leva sui sentimenti xenofobi sem-

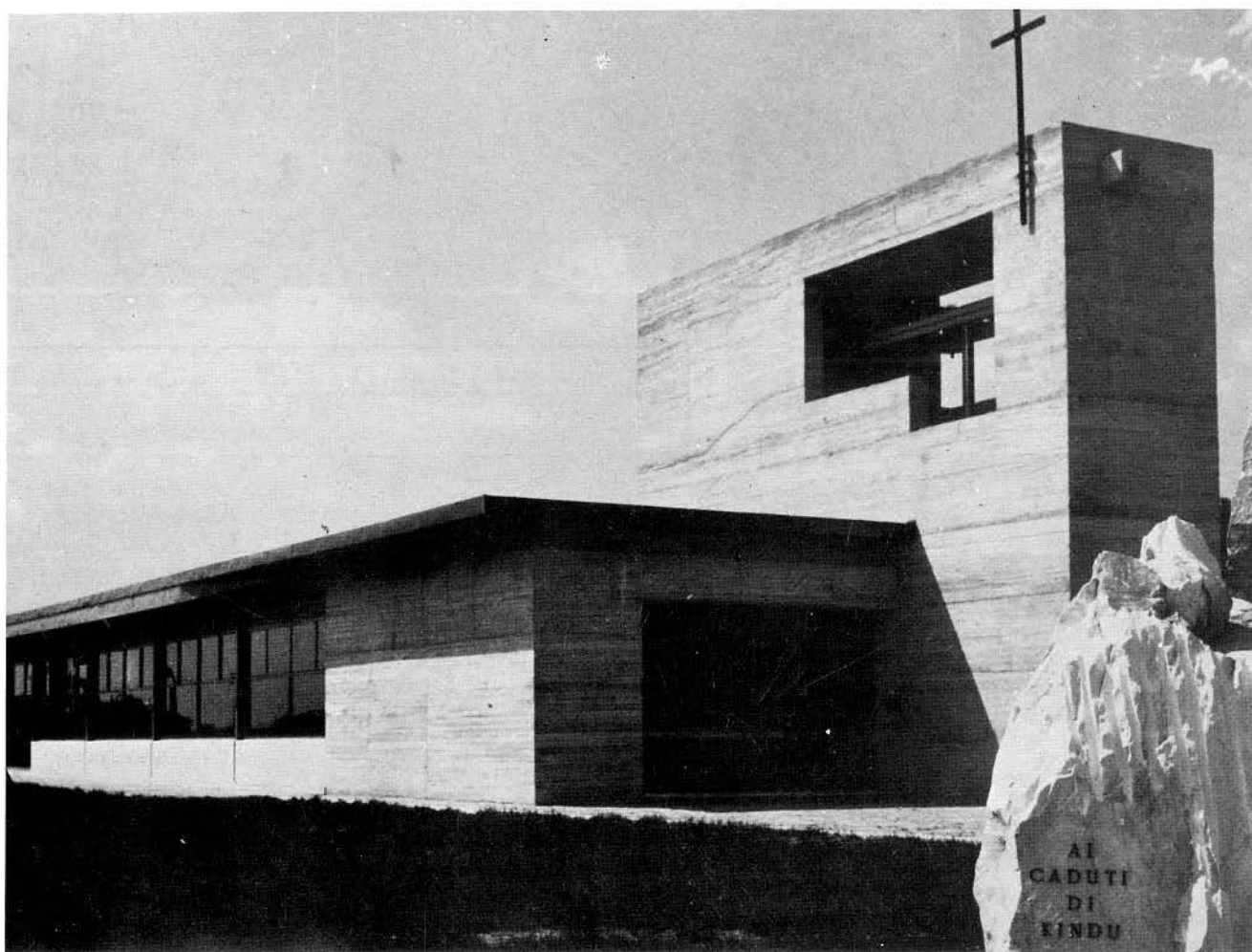
pre latenti in uomini di colore che abbiano troppo affrettatamente ottenuto la libertà.

Gli italiani pensando che la cosa non li riguardi, nessuno può avercela con loro, e in testa hanno lo azzurro basco dell'O.N.U.

Si recano a mensa, inermi. A bordo esiste una dotazione di armi per casi di emergenza, quali gli atterraggi di fortuna in territorio infido, ma li rimane.

Quì li raggiunge una turba impazzita, che li afferra e li trascina lungo la strada che conduce a Kindu, dove verranno massacrati.

Unica testimone la bianca Madonnina che ora veglia il loro eterno sonno nel Tempio eretto dalla pietà degli italiani ai margini di S. Giusto (36).



Il tempio-mausoleo dove riposano i caduti di Kindu.



Il compito della specialità Trasporto Medio è di assicurare il movimento per via aerea di uomini e materiale nelle "zone di combattimento" o nelle sue immediate vicinanze, quando il fattore "tempo" diventa determinante per la riuscita delle operazioni.

In pace tale compito si traduce in azioni per ovviare alle necessità logistico, operativa e addestrative delle tre Forze Armate e dell'amministrazione civile dello Stato. Assolve inoltre gli impegni assunti nei confronti della N.A.T.O. e dell'O.N.U. in sede internazionale.

Questa attività contempla navigazioni a medio raggio per trasporto di uomini e materiali, e operazioni di aviolancio.

Oltre a questo, la 46ª Aerobrigata provvede alla preparazione degli equipaggi di nuova assegnazione, destinati a rinnovare gli organi del suo personale sottoposti a continuo stillicidio dal programmato avvicendamento, e dal travaso nella aviazione civile, che ha qui il serbatoio dal quale attingere a colpo sicuro e in maggior copia. A questo compito è destinata una "Sezione Addestramento Equipaggi", con attribuzioni prettamente scolastiche, che si sostituisce alla scuola plurimotori non dotata di questo velivolo di linea.

L'attività della "Sezione" è talmente importante nei riflessi dell'attività futura del Reparto che per assicurarle una sicura disponibilità di velivoli e di ore volative è stato necessario formare un nuovo gruppo di volo: il 50º Gruppo T.M. che, disciolto alla fine del passato conflitto, viene ricostituito con attribuzioni in un primo tempo prettamente addestrative ed in seguito anche operative.

La qualifica di Sezione Addestramento Equipaggi (S.A.E.) trova la sua ragione d'essere nella attribuzione specifica di qualificare non solo il pilota, ma anche lo specialista di nuova assegnazione.

Nella specialità da trasporto infatti più che la capacità del pilota ha valore la capacità complessiva dell'equipaggio, e questo presuppone la completa idoneità di ogni singolo componente.

Il pilota, proveniente dalle scuole di volo o da altri Reparti viene assunto in forza dalla S.A.E., che ne cura la preparazione attraverso varie fasi che prevedono:

- un corso teorico durante il quale vengono impartite nozioni afferenti la conoscenza del velivolo, la navigazione e la meteorologia, le regole della aria e la fonìa in lingua inglese;
- un corso pratico di volo sul velivolo di linea, con lezioni di volo strumentale basico, volo strumentale radioguidato, volo in pattuglia, aviolanci.

Al termine del corso, il pilota munito delle qualifiche basilari, compendiate dalla carta strumentale bianca (diploma), viene passato ad uno dei Gruppi operativi, dove attraverso un duro tirocinio acquisirà le massime qualifiche: carta strumentale verde (laurea), carta strumentale "master" (libera docenza),

pilota pronto al combattimento e "capo equipaggio internazionale".

Per raggiungere questi livelli dovrà compiere come secondo pilota un lungo periodo prima sul territorio nazionale e poi all'estero. Dovrà dimostrare di essersi familiarizzato con la lingua inglese, e di possedere, in grado elevato, quelle qualità personali di raziocinio ed iniziativa che contraddistinguono un buon 1º pilota.

L'addestramento degli specialisti è pure suddiviso in corsi teorici e pratici. Viene effettuata una attività di volo sotto controllo che prevede: voli sul campo, voli in territorio nazionale e, alla fine del ciclo, in territorio estero.

Dopo questo tirocinio il soggetto ottiene la qualifica di specialista di volo sul velivolo C. 119.

Peculiarmente adatto per l'aviotrasporto, il C. 119 si è dimostrato idoneo anche ad ogni tipo di missione sulle medie distanze.

Macchina volante complessa e delicata, specie nel settore motori, nei primi dieci anni di impiego presso il Reparto non ha mai accusato avarie tali da compromettere l'esito delle missioni.

In riconoscimento del buon uso che ne è stato fatto, vi è la Targa della Sicurezza del Volo assegnata per il 1967 al 98º Gruppo, quale Reparto della N.A.T.O. (AIRSOUTH) con il minor numero di incidenti nel corso dell'attività annuale.

Attualmente il pacifico bestione dimostra un poco il ventennale impiego, ma regge. Regge per virtù propria e per l'appassionato e capace lavoro degli specialisti.

Quando è in volo, l'equipaggio, sfruttando a dovere le apparecchiature di bordo, può trovare quel conforto fisico che gli permette di operare quasi al limite massimo delle capacità. Lo specialista una volta a terra, oltre alle difficoltà tecniche, si trova spesso a dover affrontare i rigori del clima, ma i suoi problemi li risolve sempre nel migliore dei modi.

La vita difficile è il suo viatico.

Spericolato mitragliere in guerra, infaticabile e geniale improvvisatore negli anni bui della resistenza, quando gli aeroplani venivano tenuti scavando i pezzi di ricambio fra i ferrivecchi, o in quelli di radiosa maturità del C.119, con il velivolo integro ed i ricambi a portata di mano; lo specialista è il principale artefice della prodigiosa ed efficiente longevità del vecchio aeroplano.

Duecentosessantamila ore, volate sotto i cieli più diversi, dai ghiacci del circolo polare artico alle steppe dell'Asia o sopra le sabbie infuocate del Sahara, sono il bilancio tecnico che piloti e specialisti della 46ª Aerobrigata possono presentare.

AIRSOUTH, nel corso della valutazione sulle capacità tecnico-operative dei Reparti di impiego alle sue dipendenze, effettuato nel corso degli anni 1965 1966 e 1967, assegnava alla 46ª Aerobrigata la 1ª categoria. Per chi non è molto addentro a queste cose: è come dare il più alto riconoscimento ad





In parata.

una grande impresa industriale decorando il suo titolare della Croce di Cavaliere del lavoro.

Con l'aprile sono giunti attraverso l'Atlantico i C.130. Gli aeroplani ai quali è legata una nuova fase di vita del Reparto.

Come i corsi e i ricorsi della storia insegnano, nulla sostanzialmente muterà; gli orizzonti si allargheranno per portare le coccarde tricolori laggiù dove altri connazionali, vedendole, si sentiranno meno soli, così come è stato nel corso degli eventi passati.

Questa cronaca di un Reparto, che nell'arco

di trentadue anni ha recato prestigio alla comunità nazionale in tutti i cieli dove le sue carlinghe hanno operato non ha scopi apologetici. E' stata scritta anche perché gli italiani, che avranno occasione di leggere queste note, sappiano, e possano trarre motivo di legittima soddisfazione.

Ai quadri della 46<sup>a</sup>, la consapevolezza di avere ripagato il Paese degli oneri sostenuti per il mantenimento di un Reparto che fosse, come è stato, strumento di pace, portatore di benessere e foriero di civiltà.

Gli amici alpini.



## APPENDICE

CENNI STORICI SUL: 2° GRUPPO, 98° GRUPPO,  
50° GRUPPO



L'otto settembre segna per noi la fine di un'era ed il tormentato inizio di un nuovo periodo di storia.

Come tutti i rivolgimenti umani, generò crisi che provocarono modifiche negli ordinamenti civili e militari. Gli organici tradizionali dell'Aeronautica Militare, già stremati da una dura guerra, ne uscirono sconvolti, anche in dipendenza dell'estemporaneo trasferimento nel sud della penisola.

La vecchia gloriosa 253<sup>a</sup>, che riunisce i superstiti del 46<sup>o</sup> Stormo Siluranti, formerà il nucleo dello Stormo Baltimora, poi 3<sup>a</sup> Aerobrigata caccia, e continuerà ad operare nel ricordo dei suoi INGRELLINI e COMPIANI che, memori di DELL'ORO e anticipatori di Kamikaze, si erano volontariamente schiantati con il velivolo contro una nave nemica.

Il Reparto "P", affluito quasi al completo al Sud, e la 103<sup>a</sup> Squadriglia O.A., di stanza a Bari, vengono riuniti in un Reparto che assume il numero

ordinativo di un famoso gruppo caccia: il 2<sup>o</sup> Gruppo autonomo C.T., onorato nel corso degli eventi bellici da ben 4 medaglie d'Oro al V.M. ai suoi piloti.

Il 98<sup>o</sup> Gruppo B.T. del disciolto 43<sup>o</sup> Stormo, diventa gruppo autonomo T. e successivamente costituirà, unitamente al 2<sup>o</sup> Gruppo T., lo Stormo Trasporti, poi 46<sup>o</sup> Stormo.

Il 50<sup>o</sup> Gruppo B.T. opera validamente in vari fronti prima di andare disciolto a seguito dell'armistizio.

Si crede pertanto opportuno tracciare un breve profilo storico di questi Reparti che hanno arricchito, con il loro glorioso passato, il patrimonio spirituale della 46<sup>a</sup> Aerobrigata, (della quale sono ora viva parte), pur accusando la carenza di notizie documentate, e utilizzando in copia le informazioni ottenute dai superstiti.

## 2<sup>o</sup> GRUPPO

### ANNO 1936

Ordinato il 15 gennaio su tre squadriglie, 150<sup>a</sup>, 151<sup>a</sup> e 152<sup>a</sup>, fa parte del costituendo 6<sup>o</sup> Stormo C.T. sull'aeroporto di Campoformido.

Velivoli in dotazione: C.R. 32.

### ANNO 1937

Si trasferisce il 21 novembre unitamente allo Stormo sull'aeroporto di Miramare (Rimini).

### ANNO 1939

Partecipa alla breve campagna di Albania operando dall'aeroporto di Brindisi (6 aprile). Successivamente si trasferisce sull'aeroporto di Tirana (8 aprile).

Il 21 aprile la 150<sup>a</sup> Squadriglia rientra in Italia (aeroporto di Ravenna), ed il 1<sup>o</sup> maggio si trasferisce nuovamente a Rimini per ricostituirci il 2<sup>o</sup> Gruppo con squadriglie provenienti dal 3<sup>o</sup> e 4<sup>o</sup> Stormo (le vecchie 151<sup>a</sup> e 152<sup>a</sup>, rimaste in Albania, hanno dato vita al 160<sup>o</sup> Gruppo autonomo).

### ANNO 1940

Il 2<sup>o</sup> Gruppo (6 Giugno) si trasferisce sull'aeroporto di Grottaglie e diventa 2<sup>o</sup> Gruppo Autonomo Intercettori.

Viene dotato di velivoli G.50 e successivamente trasferito in Libia (fine di Dicembre 1940).

### ANNO 1941

Opera in Libia dove in difficili condizioni logistico ambientali, copre la ritirata delle nostre truppe e la susseguente vittoriosa avanzata.

Per le durissime perdite subite il Gruppo (Agosto 1941) viene rimpatriato sull'aeroporto di Ravenna ed il suo comandante (37) decorato dell'Ordine Militare d'Italia.

Alla fine del 1941 (di nuovo gruppo C.T.) viene dotato di velivoli Re. 2001.

#### ANNO 1942

Nel febbraio, dopo un breve ciclo di addestramento presso l'aeroporto di Gorizia, si rischiera sull'aeroporto di Ciampino Sud.

Il 4 maggio 1942 è schierato sull'aeroporto di Santo Pietro a Caltagirone. Di qui opera su Malta e sul Mediterraneo. In questo periodo ben 4 piloti vengono decorati di Medaglia d'Oro al V.M. (Cap. Pil. Annibale STERZI, caduto il 26 maggio 1942; Col. Pil. Aldo QUARANTOTTI, e Ten. Pil. Carlo SEGATTI, caduti il 12 luglio 1942; Magg. Pil. Piero Giuseppe SCARPETTA, caduto il 14 agosto 1942).

Il 2 dicembre, sull'aeroporto di Ciampino Sud, il 2° Gruppo C.T. diventa « Intercettore Notturno ». Velivoli in dotazione C.R. 42.

#### ANNO 1943

Il Comando di Gruppo, è schierato sull'aeroporto di Treviso. La 152ª e la 358ª Squadriglia (questa ultima — dicembre 1940 — ha preso da tempo il ruolo della 151ª) sono schierate rispettivamente a Sarsana e Albenga. La 150ª Squadriglia è aggregata a Napoli al 22 Gruppo C.T.

Non è stato possibile rintracciare ulteriori notizie documentate sull'attività del Gruppo le cui due Squadriglie, impegnate nella nuova specialità notturna, operano a difesa del territorio nazionale affiancandosi al 167° Gruppo Intercettori, sino allo scioglimento avvenuto dopo l'8 settembre.

Il 18 novembre 1943, sull'aeroporto di Lecce, viene costituito il 2° Gruppo aeroplani da trasporto (Art. 8 F.O. n. 2 del 15 febbraio 1944).

Concorrono alla formazione del Gruppo il Reparto « P » e la 103ª Squadriglia O.A. che assumono rispettivamente il numero ordinativo di 102ª e 103ª Squadriglia T.

Il Reparto « P », dotato di velivoli S.M.79, si è trasferito a Sud dell'aeroporto di Centocelle, l'8 settembre 1943, impegnandosi immediatamente in un ciclo di azioni nell'Italia occupata.

La 103ª Squadriglia O.A., dotata di velivoli Ca 314, al momento dell'armistizio trovava già schierata sull'aeroporto di Palese (Bari). Viene impiegata in azioni di mitragliamento per il disimpegno di nostri Reparti attaccati dal nemico.

In seguito passa alla dipendenza del Raggruppamento Bombardamento e Trasporti e assolve i compiti del servizio di posta aerea fino al momento della sua inclusione nel 2° Gruppo.

#### ANNO 1944

Il ricostituito 2° Gruppo, che opera prevalentemente nei Balcani, in Africa e nelle zone libere del territorio nazionale, rimane autonomo fino al 1° luglio. Dopo tale data va a costituire lo Stormo Trasporti con base operativa l'aeroporto di Lecce.

### 98° GRUPPO

#### ANNO 1940

Ordinato il 1° aprile su 2 Squadriglie, 240ª e 241ª, fa parte del 43° Stormo B.T. sull'aeroporto di Cameri.

Velivolo in dotazione Br. 20.

Nel giugno, all'inizio delle ostilità, opera sul fronte occidentale.

Dall'ottobre fa parte del Corpo Aereo Italiano sul fronte della Manica ed opera dalla Base di Chievres (Belgio).

#### ANNO 1941

L'11 gennaio rientra in patria e si rischiera sullo aeroporto di Lonate Pozzolo.

Il 10 marzo 1941 diventa autonomo e si trasferisce a Bir Dufan (Libia). Il 6 aprile è a K2 (Bengasi). Il 7 maggio a Barce. Il 27 luglio a Castel Benito.

#### ANNO 1942

Dopo aver partecipato alle operazioni in Africa settentrionale, il 1° gennaio rientra in patria e si ri-

schiera sull'aeroporto di Brescia tornando a far parte del 43° Stormo.

Il 12 febbraio le Squadriglie del 98° Gruppo si trasferiscono sugli aeroporti di Ronchi (240ª) e Gorizia (241ª) per partecipare alle operazioni in Croazia e Slovenia.

L'8 novembre il Gruppo rientra all'aeroporto di Bresso e viene equipaggiato con velivoli S.M.84.

#### ANNO 1943

Non si hanno notizie dell'attività svolta prima dell'8 settembre (ultimo aeroporto di schieramento Gioia del Colle).

Dopo l'8 settembre opera sul fronte balcanico trasportando e aviolanciando viveri e materiali alle divisioni italiane rimaste isolate, ed effettuando un ponte aereo per il rientro dei feriti.

Con lo scioglimento del 43° Stormo, avvenuto in data 1 dicembre 1943 (Art. 27 — F.O. datato 15 febbraio 1944), il 98° Gruppo diventò autonomo e successivamente (1 luglio 1944) fu incorporato nello Stormo Trasporti poi 45° Stormo T.

#### ANNO 1936

Ordinato su due squadriglie 210<sup>a</sup> e 211<sup>a</sup>, si costituisce il 1° agosto, sull'aeroporto di Vicenza.

Il Gruppo, destinato a formare con il 51°, il 16° Stormo B.T., è temporaneamente assegnato alle dipendenze del 14° Stormo.

Velivoli in dotazione S.M. 81.

Il 1° dicembre, con la costituzione del 16° Stormo, il Gruppo passa alle sue dipendenze.

#### ANNO 1938

Partecipa con 14 velivoli alla manifestazione H di Furbara con il 4° Stormo di formazione.

#### ANNO 1939

In data 10 maggio 1939 viene dotato dell'ultimo modello di velivolo da bombardamento a medio raggio: il Cant. Z. 1007.

#### ANNO 1940

Mobilizzato per l'impiego sul fronte occidentale non viene utilizzato anche in dipendenza di inconvenienti accusati dal nuovo velivolo, tuttora in fase sperimentale.

Il 29 luglio si procede alla sostituzione del Cant. Z. 1007, dotato di motori in linea, con i modificati Cant.Z.1007 bis con motori stellari. Questo velivolo dovrà rivelarsi nel corso degli eventi bellici come uno dei più indovinati bombardieri dell'Aeronautica Italiana.

Il 22 ottobre si rischiera sull'aeroporto di Brindisi per partecipare alle operazioni contro la Grecia.

Il 18 dicembre diventa Gruppo Autonomo.

#### ANNO 1941

Il 14 aprile si trasferisce all'aeroporto di Gadurra (Rodi) e il 18 aprile a Marizza (Rodi) per compiere un intenso ciclo di azioni sul Mediterraneo centrale, con bombardamenti e ricognizioni su Cipro, Haifa e Alessandria d'Egitto.

Il 6 settembre 1941, duramente provato, rimpatria e viene assegnato per un periodo di assestamento e riposo all'aeroporto di Viterbo.

#### ANNO 1942

Il 13 febbraio 1942 si rischiera in Sicilia sull'aeroporto di Castelvetro prima, e poi a Sciacca, ed inizia un ciclo di azioni diurne e notturne di bombardamento su Malta e ricognizioni strategiche sul Mediterraneo Centrale.

Il 23 maggio, nel corso di una azione su Malta, cade eroicamente al suo posto di combattimento, e viene decorato di Medaglia d'Oro al V.M. il Maresciallo Motorista Giovanni DURSI.

Il 30 giugno si rischiera sull'aeroporto di Lecce e, il 17 luglio, su quello di Manduria.

Il 29 ottobre viene trasferito all'aeroporto di Alghero da dove opera nell'Alto Mediterraneo e su quello centrale.

#### ANNO 1943

Il 14 febbraio 1943 si trasferisce sull'aeroporto di Pistoia e viene impiegato in ricognizioni marittime e alturiere, ricerca e scorta di sommergibili nemici e nazionali, lancio di motobombe.

Nel giugno è trasferito a Bresso ed il 6 agosto a Cameri, dove rimane sino all'8 settembre, data sotto la quale, in seguito agli avvenimenti susseguenti l'armistizio, è da considerare sciolto.

\* \* \*





## NOTE

1 — Il 14 giugno 10 velivoli del 46° Stormo tentavano l'attacco di unità navali francesi, segnalate nei pressi della costa ligure, ma non riuscivano ad avvistarle per le avverse condizioni atmosferiche.

Il 15 giugno, 5 velivoli, scortati da 9 velivoli G. 50 del 22° Gruppo Caccia (52° Stormo), bombardavano il porto di Calvi. Il 16 giugno la ricerca ed il bombardamento di unità navali avversarie, da parte di 5 velivoli al largo della costa ligure, veniva ostacolata dalle condizioni atmosferiche. Due velivoli, in ricognizione, attaccavano un piroscafo.

Il 17 giugno 5 velivoli, scortati da 6 velivoli G.50 del 22° Gruppo Caccia, bombardavano l'aeroporto di Borgo in Corsica.

Il 21 giugno 9 velivoli bombardavano il porto di Marsiglia. Il 22 giugno 8 velivoli attaccavano un sommergibile francese avvistato fra la Toscana e la Corsica.

2 — Il trasferimento venne effettuato in data 8 agosto 1940. Il giorno 20 i velivoli del 105° Gruppo bombardavano gli aeroporti di Mikabba e Hal Far, contrastati dalla violenta reazione della caccia avversaria.

Il 2 settembre venne attaccata, per due volte nella stessa giornata, una formazione navale, difesa dalla caccia, a Sud Est di Marsa Scirocco. Colpiti due CC. TT.

3 — Il movimento dei due gruppi per raggiungere il nuovo scacchiere operativo, dove avvenne il ricongiungimento delle Stormo, si realizzò attraverso le seguenti fasi: 30 ottobre 1940 il 104° Gruppo si trasferì a Capodichino e vi sostò sino al 3 novembre. Il 3 novembre si rischierò sull'aeroporto di Tirana; il 105° lasciò lo scacchiere operativo di Malta il 26 ottobre 1940 rischierandosi sotto la stessa data a Tirana.

4 — Pressochè impossibile ed assai arida riuscirebbe la elencazione delle numerose azioni compiute dallo Stormo, impiegato prevalentemente in campo tattico in appoggio alle Truppe terrestri nazionali. La sintesi dell'attività del Reparto nella campagna di Grecia è visualizzata nel quadro F in allegato. Stralciando dal diario storico:

14 novembre 1940. Apparecchi efficienti, n. 28 S.M.79. Ordini ricevuti dal Comando Aeronautica Albania

1° Batterie con tre velivoli per ogni obiettivo:

- a. truppe ed artiglieria nella zona di Kinares,
- b. il ponte dell'Istmo di Mola Tresba,
- c. truppe e artiglieria nella zona di Kurtinitsa, Stonino e Pislari,

2° Bombardare con velivoli isolati:

- a. Costone Treni — Bitruke
- b. Costone Bracani — Pontcori
- c. zona Tseria e zona N.W.

3° Bombardare con 5 velivoli l'aeroporto di Larissa.

Svolgimento operazioni: alle ore 8.30 decolla un velivolo del 105° Gruppo per una ricognizione meteorologica e offensiva. Attaccato da tre caccia P.Z.L., riesce a disimpegnarsi dopo breve e violento combattimento nel corso del quale viene abbattuto un velivolo nemico. Atterra a Koritza, per le gravi avarie subite, con un morto a bordo (M.llo marconista Attilio Grassini) ed un ferito (Ten. Pil. Calogero Mazza). Il 105° Gruppo, dalle ore 8.30 alle 17.20, con velivoli in formazione ed isolati, ha successivamente battuto gli obiettivi comandati. Il 104° Gruppo, dalle ore 11.15 alle ore 17.45, ha battuto gli obiettivi previsti. Con una pattuglia di 5 velivoli ha bombardato l'aeroporto di Larissa. Risultati conseguiti: buoni.

Esplosivi lanciati: n. 333 bombe da Kg. 50, n. 80 da 20 Kg. incendiarie, n. 36 da 15 Kg.

Colpi sparati: n. 80 calibro 12.7, n. 470 calibro 7,7.

20 Dicembre 1940

Dalle ore 09.45 alle ore 12.10 il 104° Gruppo, su due pattuglie di velivoli, ha eseguito il bombardamento di Kolonia, Golem e Piscali. La prima pattuglia viene attaccata sull'obiettivo da tre caccia Gloster-Gladiator e riesce a disimpegnarsi. La seconda pattuglia viene attaccata da 11 Gloster-Gladiator mentre sta eseguendo lo sgancio.

L'apparecchio capo formazione (Ten. Pil. Raoul Torazzi) colpisce con precisa raffica della 12.7 superiore un caccia avversario che, ormai impossibilitato a manovrare, continua la sua traiettoria che lo porta a collidere con la torretta inferiore del bombardiere. Nell'urto il caccia, già precedentemente colpito, ha la peggio e precipita al suolo.

Il Ten. Torazzi, pur avendo il velivolo gravemente danneggiato, riesce ad atterrare a Tirana.

Il gregario di sinistra (Ten. Pil. Giovanni Vivarelli Colonna), attaccato da tre caccia ne abbatte uno che precipita in fiamme e rientra a Tirana ripetutamente colpito dalle raffiche nemiche.

Il gregario di destra (Ten. Pil. Andrea Berlingeri) attaccato da 5 caccia e ripetutamente colpito, comincia a perdere lentamente quota reagendo alla preponderante offesa avversaria con tutte le armi di bordo. Si ritiene che i due piloti siano rimasti colpiti fin dall'inizio del combattimento. Non rientra alla base ed è da considerarsi disperso.

La prima pattuglia (Cap. Pil. Gabriele Casini), disimpegnatasi con abile manovra dopo il primo scontro, ritorna sullo obiettivo eseguendo il bombardamento.

Alle ore 15.10 una pattuglia di cinque velivoli del 104° Gruppo decolla per effettuare il bombardamento della zona di Cossimo. Il 105° Gruppo, con due pattuglie di 5 velivoli, decolla alle ore 10.35 per bombardare obiettivi nelle zone di Kolonia e Golem. Rientra a Tirana alle ore 12.05.

Alle ore 15.30 due pattuglie di cinque velivoli del Gruppo decollano nuovamente per bombardare Grabove. Rientrano alle 17.00. Risultati conseguiti: tutti gli obiettivi assegnati sono stati battuti.

23 Febbraio 1941

Due pattuglie di cinque velivoli del 104<sup>o</sup> Gruppo compiono una azione di bombardamento su Florina. Condizioni meteorologiche pessime. Portatesi in quota ostacolata da nubi, piovoschi e da una reazione contraerea violenta e precisa, effettuano il tiro sull'obiettivo. La formazione, attaccata dalla caccia, date le condizioni del tempo ed i danni subiti in precedenza dai velivoli, si disarticola e lo scontro assume un tono altamente drammatico fra bombardieri ormai isolati e cacciatori superiori di numero. Alle ore 16.00 atterra in emergenza all'aeroporto di Tortoreto il velivolo del Ten. Pil. Gigi Dettori. Il velivolo del S. Ten. Pil. Vincenzo Terlizzi atterra a Strusa (Spalato) con due motori in avaria. Il Ten. Pil. Francesco di Bella, con i motori in avaria e tre feriti a bordo, fa lanciare con il paracadute tre componenti l'equipaggio e compie un atterraggio di fortuna nei pressi di Spalato. Del velivolo del S. Ten. Pil. Mario Maltinti non si hanno notizie e si ritiene disperso con tutto l'equipaggio.

5 — Dal diario storico di Stormo.

Il giorno 18 dicembre 1941 la 252<sup>a</sup> Squadriglia compie otto ricognizioni strategiche sul Mediterraneo Centrale.

Il velivolo pilotato dal Ten. Pil. Faggian avvista alle ore 15.40 una formazione navale composta da circa 10 unità. Assalito da 5 caccia risponde validamente al fuoco e, pur colpito in parti vitali e con un motore in avaria, riesce a rientrare alla base. La 253<sup>a</sup> Squadriglia compie tre ricognizioni strategiche sul Mediterraneo Orientale. Alle ore 09.15 il velivolo con equipaggio formato dal Magg. Pil. Virginio Reinero, comandante di Gruppo, e dal Cap. Pil. Attilio Solimena, comandante la squadriglia, avvista nei pressi di Malta una formazione navale composta da due incrociatori e sette CC.TT.

Attaccato dai caccia di scorta del tipo Beaufighter reagisce colpendo un avversario in parti vitali. Il velivolo nemico abbandona il combattimento planando verso la formazione navale e lanciando due razzi per richiesta di soccorso.

Il nostro velivolo rientra incolume alla base.

Nei giorni successivi le ricognizioni proseguono con lo stesso ritmo fino al 22 dicembre, giorno in cui il 104<sup>o</sup> Gruppo riceve l'ordine di rientrare in sede.

6 — L'azione combinata della marina inglese prevedeva il rifornimento di Malta con due convogli simultanei, uno proveniente da oriente (Alessandria) e uno da occidente (Gibilterra), così da costringere le forze navali dell'Asse a suddividere le forze, consentendo ad uno dei due convogli di giungere più o meno indenne a destinazione. Il convoglio da occidente, costituito da 5 mercantili (TANIMBAR, CHANT, BURDWAN, ORARI, TROILUS) e da una petroliera, KENTUCKY, entrò in Mediterraneo nella notte del 12. Le forze navali di protezione comprendevano due gruppi: la «Forza W» destinata a proteggere il convoglio fino alle coste tunisine; la «Forza X» destinata ad accompagnare i piroscafi fino a Malta. Il primo gruppo era formato dalla corazzata MALAYA; le navi portaerei: EAGLE (con a bordo 16 Hurricane e 4 Fulmar) e ARGUS (2 Fulmar e 18 Swordfish); 3 incrociatori: Kenia, Liverpool e Charybdis; 8 CC.TT.

Il secondo gruppo comprendeva: l'incrociatore CAIRO, 9 CC.TT., 4 dragamine, 6 motocannoniere destinate a rimanere a Malta. Il convoglio fu accompagnato per un certo tratto dal posamine Welschmann, che poi proseguì da solo sfruttando la sua alta velocità (Giuseppe Santoro: *L'Aeronautica Italiana nella seconda guerra Mondiale* — Vol. II — pag. 372).

7 — Alle ore 09.00 del giorno 14 il 104<sup>o</sup> Gruppo decollava da Decimomannu con dieci velivoli. Alle ore 10.000 avvistava le navi nemiche e, dopo un ampio giro in coda al convoglio, si portava all'attacco. Alle 10.05 la formazione (Gruppo in ala sinistra di cunei di cinque velivoli) veniva intercettata dalla caccia levatasi dalle portaerei ed inquadrata dal tiro delle arti-

glierie. Sventato l'attacco dei caccia, alle ore 10.13, la 253<sup>a</sup> Squadriglia con rotta Nord, e la 252<sup>a</sup> con rotta 330°, allargano la formazione e, superate le due cinture di protezione, dirigono all'attacco del grosso del convoglio gettandosi: la prima contro la testa del convoglio e la seconda contro il centro. Un velivolo della 253<sup>a</sup>, passando sottobordo fra la nave di battaglia e l'incrociatore capofila al centro, attacca la portaerei precipitando in fiamme dopo averla colpita. Un velivolo della 252<sup>a</sup> attacca, colpendolo, l'incrociatore di testa. Altri tre velivoli attaccano e colpiscono i mercantili di maggior tonnellaggio. Un velivolo della 252<sup>a</sup> ed uno della 253<sup>a</sup> puntano sulla nave da battaglia riuscendo a colpirla. Due velivoli della 252<sup>a</sup> attaccano un incrociatore mettendo a segno il siluro. Durante tutto l'attacco e la rotta di scampo, svoltisi sotto un tiro micidiale e di sbarramento, la caccia nemica, senza curarsi dei colpi sparati dalle proprie navi, contrasta violentemente i nostri velivoli inseguendoli per lungo tratto, lungo la rotta di rientro (diario storico di Stormo).

8 — Il contrasto alla navigazione del convoglio occidentale e a quello proveniente da Alessandria, diede luogo in tutto il Mediterraneo ad una serie di operazioni aeree e navali che negli ambienti qualificati vengono denominate «Battaglia di mezzo giugno» nella quale si inserisce l'episodio dello scontro di forze navali nel canale di Sicilia nei pressi di Pantelleria che, nella comune accezione, ha finito col dare il nome a tutta la battaglia.

9 — I velivoli dei tenenti Mario Ingrellini e Giovanni Vivarelli Colonna non facevano ritorno dall'azione. Il Comandante di Gruppo, Maggiore Pilota Virgilio Reinero, rientrò mancante del poppino sinistro colpito da una cannonata. Il velivolo del S. Ten. Pilota Giovanni Babini, rientrava con gravissimi danni. Quello del Ten. Pilota Enrico Marescalchi, colpito ai serbatoi, atterrava nei pressi di Punta Teulada. Tutti gli altri rientravano seriamente colpiti e con feriti a bordo. (diario storico di Stormo).

10 — L'incrociatore Liverpool.

11 — Capo equipaggio Ten. Pil. Giovanni Giacomello.

12 — Presero parte all'azione del giorno 14, partendo dalle basi della Sardegna, velivoli dei seguenti Reparti:

36<sup>o</sup> Stormo Aerosiluranti su S.M. 84, 104<sup>o</sup> Gruppo Aerosiluranti su S.M. 79, 2<sup>o</sup> Nucleo Addestramento Aerosiluranti Pisa su S.M. 79, 9<sup>o</sup> Stormo B.T. su Cant. Z 1007 bis, 16<sup>o</sup> Gruppo C.T., del 54<sup>o</sup> Stormo, su Macchi 200; un Gruppo caccia su C.R. 42 ed un Gruppo cacciabombardieri in picchiata su C.R. 42. I velivoli complessivamente disponibili erano: aerosiluranti 63; bombardieri e ricognitori 35; CR 42 con bombe alari 9; caccia 68; per un totale di 175 velivoli.

13 — Il convoglio entrato in Mediterraneo nella notte fra il giorno 10 e 11 era formato dalle navi mercantili: Port Chalmer, Clan Ferguson, Melbourne Star, Brisbane Star, Almeria Lyres, Santa Eliza, Rochester Castle, Empire Hope, Glenorchy, Dorset, Deucalion, Wairangi, Waiamarana, e dalla petroliera Ohio.

Le forze navali di protezione comprendevano due gruppi: la «Forza Z» destinata a proteggere il convoglio fino al canale di Sicilia e la «Forza X» per la scorta dei mercantili fino a Malta. Il primo gruppo era formato dalle corazzate Nelson e Rodney; le navi portaerei: Victorious, Indomitable, Eagle, Furious (che accompagnatisi alla formazione fino a un certo punto e lanciati gli aerei, destinati a Malta, doveva rientrare a Gibilterra); gli incrociatori: Phoebe, Sirius, Charibdis; 14 CC.TT.: Laforey, Lightning, Lookont, Quentin, Eskimo, Tartar, Ithuriel, Antelope, Wishart, Wescott, Amazon, Zetland, Wilton. Il secondo gruppo era formato dagli incrociatori: Nigeria, Kenya, Manchester, Cairo; dalle cacciatorpediniere: Ashanti, Intrepid, Icarus, Foresight, Fur, Panthfindor, Penn, Derwent, Bramhan, Bicester, Ledsbury; completavano il convoglio due petroliere, destinate al rifornimento delle navi da guerra in alto mare, scortate da quattro corvette, e da due

rimorchiatori (Giuseppe Santoro: *L'Aeronautica Italiana nella seconda guerra mondiale*. Vol. II Pag. 397).

14 — Il 105° Gruppo ed il Terzo Nucleo si trasferirono in Sardegna rispettivamente con dodici e quattro velivoli atterrando a Decimomannu alle ore 09.40 del giorno 11. Alle ore 20.40, una formazione aerea nemica effettuò un'azione di mitragliamento incendiando e distruggendo un velivolo della 255ª Squadriglia e colpendone più o meno gravemente altri otto. La mattina del 12 il gruppo, con 9 velivoli, più tre del 3° Nucleo, decollava da Decimo diretto a Sud. Alle ore 12.23 venne rilevata la scorta della caccia e alle ore 12.35 avvistato il convoglio.

Nella stessa giornata tre velivoli del gruppo e uno del 3° Nucleo tentarono una sortita senza esito per mancato avvistamento del convoglio.

Il giorno 13 una formazione di sei velivoli del 105° Gruppo, più due del 3° Nucleo, effettuava una ricognizione offensiva con previsto atterraggio in Sicilia.

Alle ore 13.25 due velivoli si aggregavano alla formazione di un altro reparto per attaccare navi nemiche avvistate presso Capo Bougeron. Uno dei velivoli fu costretto ad atterrare immediatamente per avarie ai motori, l'altro effettuava il lancio contro una nave da battaglia. Alle ore 12.45 decollava una sezione al comando del Cap. Pil. Giulio Ricciarini, comandante della 255ª Squadriglia.

A Sud di Pantelleria veniva attaccato un incrociatore contraereo che reagiva violentemente abbattendo entrambi i velivoli. Il Cap. Ricciarini riusciva ad ammarare salvando l'intero equipaggio, dopo 21 ore di permanenza nel battellino pneumatico. Del velivolo gregario pilotato dal Ten. Pil. Silvio Angelucci non si ebbero più notizie. Nel pomeriggio una formazione di tre velivoli, (due del 105° Gruppo e uno del 3° Nucleo) al comando del Cap. Pil. Dante Magagnoli, sganciava all'altezza dell'isola Curiat contro un piroscafo da 5.000 tonnellate. Altri due velivoli (uno del 105° ed uno del 3° Nucleo) partecipavano come gregari alla formazione di altro Reparto in ricognizione offensiva.

La mattina del giorno 14 un velivolo del 3° Nucleo, aggregato ad una formazione di otto velivoli di altro Reparto, partecipava ad una azione di siluramento contro due incrociatori e cinque CC.TT. a Nord di Biserta. Alle ore 10.30, due velivoli del 3° Nucleo ed uno della 254ª Squadriglia, partivano per attaccare una formazione analoga alla precedente a Nord di Capo Bougeron.

Il giorno 15 gli aerei efficienti rientrarono in sede.

15 — Vedere in allegati: nominativi dei Gruppi e del personale segnalati nel bollettino di guerra e stralci di bollettini nei quali è citato il personale del Reparto.

16 — Nei giorni antecedenti l'armistizio si trovavano nell'aeroporto di Siena i seguenti Gruppi siluranti: 41° Gruppo (comandante Maggiore Pilota Massimiliano Erasi); 104° Gruppo (comandante Cap. Pilota Alfredo Reyer); 132° Gruppo (comandante Maggiore Pilota Gabriele Casini).

Il mattino dell'11 settembre i tre Gruppi decisero di trasferirsi a Milis in Sardegna allo scopo di sfuggire alla minaccia tedesca.

Decollava per primo il 41° Gruppo seguito dalla 252ª Squadriglia del 104° Gruppo (Cap. Reyer comandante di Gruppo) e quindi dalla 278ª Squadriglia del 132° Gruppo.

Si attardavano invece nella zona di decentramento per noie ai motori, la 281ª del 132° Gruppo e la 253ª (Cap. Pil. Enrico Marescalchi) del 104° Gruppo. L'inconveniente ai motori doveva rivelarsi provvidenziale in quanto permetteva al Maggiore Casini, che era con la 281ª Squadriglia, di ricevere all'ultimo momento la notizia che l'aeroporto di Milis era già in mano tedesca.

Le due Squadriglie mutate tempestivamente la destinazione, facevano rotta per Decimomannu dove atterravano alle ore 14.00.

Dei Reparti aerosiluranti, partiti da Siena il mattino dell'11 settembre, raggiunsero «Decimo» solo la 281ª Squadriglia del 132° Gruppo, la 253ª Squadriglia del 104° Gruppo, due

velivoli della 252ª Squadriglia del 104° Gruppo, che avevano captato in volo il messaggio in chiaro trasmesso dal Maggiore Casini, ed un velivolo della 204ª Squadriglia del 41° Gruppo, che si era attardato in partenza da Siena.

Il 41° Gruppo (Magg. Erasi) ed alcuni velivoli della 252ª Squadriglia del 104° Gruppo (Cap. Reyer) restarono bloccati a Milis, ancora in mano ai tedeschi.

Sorte ancora peggiore toccò alla 278ª Squadriglia del 132° Gruppo (Cap. Faggioni) che venne attaccata dalla caccia tedesca all'altezza delle bocche di Bonifacio subendo l'abbattimento di tre velivoli, due dei quali riuscirono ad ammarare sotto costa senza danno per gli equipaggi.

Il Cap. Faggioni, sottrattosi a stento all'attacco e ritenendo che la situazione in Sardegna fosse ancora più difficile che in continente, fece ritorno a Siena con l'ultimo gregario rimasto (dal diario di Gabriele Casini).

17 — In considerazione che il Magg. Casini, comandante del 132° Gruppo (il famoso Gruppo Buscaglia), era l'Ufficiale più anziano di grado della specialità siluranti, presente sulla base, fu stabilito che tutti gli equipaggi e i velivoli delle specialità presenti a Decimo passassero in forza al 132° Gruppo che, perduta la 278ª Squadriglia incorporò così la 253ª Squadriglia oltre ai due equipaggi della 252ª Squadriglia.

Il Gruppo Buscaglia assorbì praticamente quanto restava del 46° Stormo. (dal diario di Gabriele Casini).

18 — Alle ore 14.00 del 13 settembre 1943 il 132° Gruppo era pronto a muovere per la zona occupata dagli Anglo-Americani come prevedevano le condizioni dell'armistizio. La 281ª e la 253ª Squadriglia, ciascuna su sette velivoli, decollarono nell'ordine assumendo la consueta formazione a colonna di pattuglie.

All'altezza di Capo Carbonara furono rilevate da una formazione di oltre 20 Macchi 200 dell'8° Gruppo che, al comando del Maggiore Pilota Mario Bacich, avevano anch'essi cercato rifugio a Decimo il giorno 11, provenienti da Castiglion del Lago.

Il 132° e l'8° Gruppo volarono così uniti nella classica formazione di combattimento, verso il loro nuovo ed incerto destino atterrando all'aeroporto di Castelvetro, diventato Base U.S.A.

Il pomeriggio del 15 settembre il 132° Gruppo si trasferiva all'aeroporto USA di Agrigento. Il 22 settembre si trasferiva a Korba in Tunisia dove rimaneva fino al 2 ottobre.

Il mattino del 2 ottobre 1943 poneva termine al suo peregrinare nelle Basi USA per raggiungere Lecce e riunirsi alle altre forze nazionali. Per raggiungere Lecce, partendo da Siena, erano stati percorsi circa 2500 Km ed impiegati venti giorni (dal diario di Gabriele Casini).

19 — Vedere nota 16. Al 41° Gruppo (comandante Maggiore Erasi) si erano temporaneamente aggregati i velivoli del 104° Gruppo (comandante Cap. Reyer) che avevano atterrato a Milis, in quel momento (11 settembre 1943) in mano tedesca.

20 — Dal 2 ottobre 1943 al 1 luglio 1944 il 132° Gruppo prese parte alla guerra di liberazione operando come Gruppo Trasporti.

21 — Lo Stormo da bombardamento «Baltimore» fu costituito il 1 luglio 1944 sulla base di Campo Vesuvio presso Ortaviano (Napoli). Ne facevano parte il 28° Gruppo, con la 19ª e la 260ª Squadriglia, ed il 132° Gruppo, con la 253ª e la 281ª Squadriglia.

Il personale era stato reperito in gran parte fra elementi lontani già appartenenti al 28° Gruppo da bombardamento ed al 132° Gruppo aerosiluranti (formato da una Squadriglia del 104° e una del 132° Gruppo, in seguito agli eventi post-armistiziali).

Il Reparto, ricevuti in dotazione dagli alleati velivoli da bombardamento del tipo "Baltimore IV e Baltimore V" iniziò immediatamente l'addestramento sulla pista di Campo Vesuvio. Inquadrato operativamente nelle Balcan Air Force, alle dipendenze della 254ª Wing Inglese, ebbe, nonostante la



particolare situazione del momento, il completo riconoscimento della totale indipendenza disciplinare, organica ed amministrativa.

L'1 aprile 1948 lo Stormo "Baltimore" fu assegnato allo aeroporto di Palese Macchie e dotato di velivoli P. 38 "Lightning" assumendo il nominativo di Stormo P.38.

22 — Il 3° Stormo caccia, poi 3ª Aerobrigata R.T., disciolto dopo l'armistizio, si ricostituì il 1° Novembre 1948 sull'aeroporto di "Palese" prendendo in forza gli organici ed assumendo i numeri ordinativi dello Stormo P.38 dal quale derivava: 28° e 132° Gruppo; 19ª, 260ª, 253 e 28ª Squadriglia.

23 — Estratto dalla Rivista Aeronautica n° 11-1968.

24 — Velivoli: G.12, S.M. 81, Ca 314.

25 — Voli di recupero e trasporto in Italia di materiale Aeronautico, recuperato nei magazzini o cannibalizzando velivoli abbandonati, nei campi di aviazione della Libia e della Tunisia.

26 — Alla data del 1° luglio 1944 erano in funzione le seguenti linee: Roma-Napoli-Bari-Lecce e ritorno (trisettimanale); Lecce-Bari-Salerno e ritorno (trisettimanale); Lecce-Catanzaro (Crotone) e ritorno (trisettimanale); Lecce-Catania-Palermo-Cagliari e ritorno (giornaliera).

Vi era inoltre un collegamento aereo militare: Lecce-Bari-Nuova (trisettimanale), per le esigenze dei reparti della caccia dislocati a Nuova.

Nel settembre 1944 erano state istituite anche le seguenti linee: Roma-Napoli-Palermo e ritorno (trisettimanale); Roma-Cagliari e ritorno (trisettimanale); e, dal novembre 1944, i seguenti corrieri militari: Lecce-Bari-Gaudo (bisettimanale), abolito nel febbraio 1945; Bari-Biferno (bisettimanale).

Nello stesso mese di settembre la linea Roma-Bari-Lecce e ritorno, da trisettimanale diventò giornaliera esclusa la domenica. Alla data dell'8 maggio 1945 le linee in funzione erano le seguenti: Roma-Napoli-Palermo e ritorno (trisettimanale); Roma-Cagliari e ritorno (trisettimanale) e il corriere militare Bari-Biferno e ritorno (bisettimanale).

27 — All'inizio delle ostilità era stata attuata la prevista organizzazione di guerra dell'Aviazione Civile.

Questa era stata posta alle dipendenze di un comando Servizi Aerei Speciali (S.A.S.), con carattere di Comando di G.U. Aerea e dipendeva direttamente da Superaereo.

Il personale era stato richiamato in servizio e indossava la uniforme militare. Dopo l'8 settembre personale e velivoli, affluiti al Sud, erano stati presi in forza dallo Stormo Trasporti.

28 — Ten. Col. Pil. Luciano Nimis, Cap. Pil. Enrico Cartocci, Cap. Pil. Amedeo Parmeggiani, Cap. Pil. Luigi Salvatore, Cap. Pil. Sergio Perrone Compagni, Cap. Pil. Bruno Buselli, Maggiore Pil. Abramo Pappalardo, Maggiore Pil. Alberto Pisetti, Maggiore Pil. Orfeo Fiumani, Cap. Pilota Danilo Dugatto.

29 — Cap. U.S.A.F. Thomas O. AULTMAN, Cap. U.S.A.F. Warren C. HITCHINGS, istruttori di volo; Cap. U.S.A.F. Jim FAAR, Ufficiale tecnico. Completavano il TEAM un tecnico civile della «Fairchild», ed un certo numero di sottufficiali ed avieri U.S.A.F.

Il Cap. AULTMAN effettuava fino ad 8 ore continue di doppi comandi, cambiando gli specialisti ed aiutandosi con una coca-cola e un'hamburger infilato in un panino.

30 — Gli equipaggi erano così formati: LYRA 27: Capo Equipaggio Magg. Pil. Abramo Pappalardo, Cap. Pilota Amedeo Parmeggiani, Cap. Pil. Luigi Piccirilli, M.lo M.O. Dino Arcangeli; M.lo Mot. Giuseppe Brozzi, Serg. Maggiore Mot. Pietro Casini, Sergente E.M.B. Domenico Maccarone, LYRA 10: Capo Equipaggio Cap. Enrico Cartocci, Cap. Pilota Enzo Orsucci, Cap. Pil. Andrea Fussi, Ten. Pil. Timoteo Ambruzzi, Sergente Mot. Giovanni Becchetti, Serg. Maggiore M.O. Donato Castellano, Av. Sc. Mont. Camillo Nobile.

31 — Capo equipaggio Ten. Col. Pilota Paolo Lauricella.

32 — Colonnello Pilota Giuseppe Arena.

33 — Il 36° Stormo era nato il 1° febbraio 1938 sullo aeroporto di Bologna e pertanto il suo distintivo inalberava argutamente le due torri. Distintosi fra i più valorosi Reparti in guerra, tanto da meritare alla sua bandiera una medaglia d'Oro e una di argento al V.M., oltre a ben sette medaglie d'Oro al V.M. alla memoria di suoi capi equipaggio, fu sciolto sull'aeroporto di Latina il 12 gennaio 1955.

34 — Prof. Guglielmo Righini con gli assistenti: Dottoressa F. Drago, Dott. Giancarlo Seri e Dott. Giancarlo Marini.

35 — Vedere in allegati i nominativi dei caduti e le cause degli incidenti.

36 — Per ulteriori notizie leggere in allegati (i caduti della 46ª A-B, l'eccidio di Kindu) i dettagli sul recupero delle salme.

37 — Ten. Col. Pilota Giuseppe Baylon.

## A L L E G A T I

Parte I: 46° Stormo B.T. e 46° Stormo Aerosiluranti

Parte II: 46° Stormo T.R. e 46° Aerobrigata T.M.

Parte III: Caratteristiche tecniche dei velivoli





PARTE PRIMA

*IL 46° STORMO B.T.  
E  
IL 46° STORMO AEROSILURANTI*



## I COMANDANTI





# I COMANDANTI

## I COMANDANTI DI STORMO

Colonnello A.A.r.n. pilota in S.P.E.	NANNINI	Umberto
Colonnello A.A.r.n. pilota in S.P.E.	FOSSATI	Siro

## I COMANDANTI DI GRUPPO

### 104° Gruppo

Tenente Colonnello A.A.r.n. pilota in S.P.E.	PORTA	Giorgio
Maggiore A.A.r.n. pilota in S.P.E.	CASTALDI	Goffredo
Maggiore A.A.r.n. pilota in S.P.E.	REINERO	Virgilio
Tenente Colonnello A.A.r.n. pilota in S.P.E.	ASINARI DI BERNEZZO	Giacomo
Tenente Colonnello A.A.r.n. pilota in S.P.E.	PUCCIO	Ubaldo

### 105° Gruppo

Maggiore A.A.r.n. pilota in S.P.E.	CADRINGER	Remo
Capitano A.A.r.n. pilota in S.P.E.	MANCINI	Urbano
Capitano A.A.r.n. pilota in S.P.E.	RICCIARINI	Giulio

## XVIII GRUPPO COMPLEMENTARE

Tenente Colonnello A.A.r.n. pilota in S.P.E.	MAGLIETTI	Giuseppe
Tenente Colonnello A.A.r.n. pilota in S.P.E.	ASINARI DI BERNEZZO	Giacomo

## 3° NUCLEO ADDESTRAMENTO AEROSILURANTI

Maggiore A.A.r.n. pilota in S.P.E.	DE LUISE	Giacomo
---------------------------------------	----------	---------

# I COMANDANTI DI SQUADRIGLIA

## 252<sup>a</sup> SQUADRIGLIA

Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	CASINI	Gabriele
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	DE ROSA	Egidio
Tenente A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	MIRANDA	Enrico
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	REYER	Alfredo

## 253<sup>a</sup> SQUADRIGLIA

Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	CARBONE	Ernesto
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	DETTONI	Gigi
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	SOLIMENA	Attilio
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	MARESCALCHI	Enrico

## 254<sup>a</sup> SQUADRIGLIA

Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	VITALI	Aldo
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	MANCINI	Urbano
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	AVALLE	Michele

## 255<sup>a</sup> SQUADRIGLIA

Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	SUSINO	Carlo
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	CARAMELLI	Vincenzo
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	RICCIARINI	Giulio
Capitano A.A.r.n.		
pilota in S.P.E.	GIANNONE	Vincenzo

## LO SCHIERAMENTO DEI REPARTI

### 46° STORMO

#### SEDE DI PACE:

15 feb. 1940 — 10 giugno 1940 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

#### SCHIERAMENTO BELLICO:

10 giugno 1940	—	30 ott.	1940	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
30 ott. 1940	—	25 apr.	1941	Aeroporto di Tirana (Albania)
25 apr. 1941	—	14 magg.	1941	Aeroporto di Gioia del Colle
14 magg. 1941	—	8 sett.	1943	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

### 104° GRUPPO

#### SEDE DI PACE:

15 feb. 1940 — 10 giugno 1940 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

#### SCHIERAMENTO BELLICO:

10 giug.	1940	—	30 ott.	1940	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
30 ott.	1940	—	3 nov.	1940	Aeroporto di Capodichino (Napoli)
3 nov.	1940	—	21 nov.	1940	Aeroporto di Tirana (Albania)
21 nov.	1940	—	22 gen.	1941	Aeroporto di Scutari (Albano)
22 gen.	1941	—	4 marz.	1941	Aeroporto di Tirana (Albania)
4 marz.	1941	—	3 apr.	1941	Aeroporto di Scutari (Albania)
3 apr.	1941	—	27 apr.	1941	Aeroporto di Foggia
27 apr.	1941	—	14 magg.	1941	Aeroporto di Gioia del Colle
14 magg.	1941	—	12 dic.	1941	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
12 dic.	1941	—	22 dic.	1941	Aeroporto di Sciacca (Sicilia)
22 dic.	1941	—	13 giug.	1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
13 giug.	1942	—	24 giug.	1942	Aeroporto di Decimomannu (Sardegna)
24 giug.	1942	—	30 giug.	1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
30 giug.	1942	—	12 lugl.	1943	Aeroporto di Gaddurrà (Rodi)
12 lugl.	1943	—	24 lugl.	1943	Aeroporto di Galatina (Lecce)
24 lugl.	1943	—	26 lugl.	1943	Aeroporto di Miramare (Rimini)
26 lugl.	1943	—	11 agos.	1943	Aeroporto di Ampugnano (Siena)
11 agos.	1943	—	23 agos.	1943	Aeroporto di Galatina (Lecce)
23 agos.	1943	—	11 sett.	1943	Aeroporto di Ampugnano (Siena)

### 105° GRUPPO

#### SEDE DI PACE:

15 feb. 1940 — 11 giugno 1940 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

#### SCHIERAMENTO BELLICO:

10 giug.	1940	—	8 agosto	1940	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
8 agos.	1940	—	26 ott.	1940	Aeroporto di Catania (Sicilia)
26 ott.	1940	—	20 genn.	1941	Aeroporto di Tirana (Albania)
20 genn.	1941	—	15 magg.	1941	Aeroporto di Palese (Bari)
15 magg.	1941	—	11 agosto	1941	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
11 agos.	1942	—	15 agosto	1942	Aeroporto di Decimomannu (Sardegna)
15 agos.	1942	—	12 sett.	1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
12 sett.	1942	—	24 apr.	1942	Aeroporto di Decimomannu (Sardegna)
25 apr.	1943	—	6 giugno	1943	Aeroporto di Forlì

dove il 105° Gruppo viene sciolto.

## XVIII GRUPPO COMPLEMENTARE

### SEDE DI ADDESTRAMENTO:

12 agosto 1941 — 15 agosto 1942 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

### 3° NUCLEO ADDESTRAMENTO AEROSIL.

### SEDE DI ADDESTRAMENTO:

1<sup>a</sup> febb. 1942 — 8 sett. 1943 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

### SCHIERAMENTO BELLICO:

1<sup>a</sup> febb. 1942 — 8 sett. 1943 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

## 252<sup>a</sup> SQUADRIGLIA

### SEDE DI PACE:

15 febb. 1940 — 10 giugno 1940 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

### SCHIERAMENTO BELLICO:

10 giug. 1940	—	30 ott. 1940	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
30 ott. 1940	—	3 nov. 1940	Aeroporto di Capodichino (Napoli)
3 nov. 1940	—	21 nov. 1940	Aeroporto di Tirana (Albania)
21 nov. 1940	—	22 gen. 1941	Aeroporto di Scutari (Albania)
22 gen. 1941	—	4 marzo 1941	Aeroporto di Tirana (Albania)
4 marzo 1941	—	3 april. 1941	Aeroporto di Scutari (Albania)
3 apr. 1941	—	27 april. 1941	Aeroporto di Foggia
27 apr. 1941	—	14 magg. 1941	Aeroporto di Gioia del Colle (Bari)
14 magg. 1941	—	12 dic. 1941	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
12 dic. 1941	—	22 dic. 1941	Aeroporto di Sciacca (Sicilia)
22 dic. 1941	—	13 giug. 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
13 giug. 1942	—	24 giug. 1942	Aeroporto di Decimomannu (Cagliari)
24 giug. 1942	—	30 giug. 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
30 giug. 1942	—	12 lugl. 1943	Aeroporto di Gadurrà (Rodi)
12 lugl. 1943	—	24 lugl. 1943	Aeroporto di Galatina (Lecce)
24 lugl. 1943	—	16 lugl. 1943	Aeroporto di Miramare (Rimini)
26 lugl. 1943	—	11 agos. 1943	Aeroporto di Ampugnano (Siena)
11 agos. 1943	—	23 agos. 1943	Aeroporto di Galatina (Lecce)
23 agos. 1943	—	11 sett. 1943	Aeroporto di Ampugnano (Siena)
11 sett. 1943	—		Aeroporto di Milis (Sardegna)

*Dove la 252<sup>a</sup> Squadriglia viene sciolta ed il personale viene preso in forza dal 41° Gruppo A.S.*

## 253ª SQUADRIGLIA

### SEDE DI PACE:

15 febb. 1940 — 10 giugno 1940 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

### SCHIERAMENTO BELLICO:

10 giugno 1940	—	30 ott. 1940	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
30 ott. 1940	—	3 nov. 1940	Aeroporto di Capodichino (Napoli)
3 nov. 1940	—	11 nov. 1940	Aeroporto di Tirana (Albania)
21 nov. 1940	—	22 genn. 1941	Aeroporto di Scutari (Albania)
22 genn. 1941	—	4 marzo 1941	Aeroporto di Tirana (Albania)
4 marzo 1941	—	3 april. 1941	Aeroporto di Scutari (Albania)
3 apr. 1941	—	27 april. 1941	Aeroporto di Foggia
27 apr. 1941	—	14 maggio 1941	Aeroporto di Gioia del Colle (Bari)
14 magg. 1941	—	12 dic. 1941	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
12 dic. 1941	—	14 dic. 1941	Aeroporto di Castelvetro (Trapani)
14 dic. 1941	—	22 dic. 1941	Aeroporto di Castelbenito (Tripoli)
22 dic. 1941	—	13 giugno 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
13 giug. 1942	—	24 giugno 1942	Aeroporto di Decimomannu (Cagliari)
24 giug. 1942	—	30 giugno 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
30 giug. 1942	—	22 giugno 1943	Aeroporto di Gaddurrà (Rodi)
22 giug. 1943	—	12 luglio 1943	Aeroporto di Iraklyon (Creta)
12 lugl. 1943	—	24 luglio 1943	Aeroporto di Galatina (Lecce)
24 lugl. 1943	—	26 luglio 1943	Aeroporto di Miramare (Rimini)
26 lugl. 1943	—	11 agosto 1943	Aeroporto di Ampugnano (Siena)
11 agos. 1943	—	23 agosto 1943	Aeroporto di Galatina (Lecce)
23 agos. 1943	—	11 sett. 1943	Aeroporto di Ampugnano (Siena)
11 sett. 1943	—	13 sett. 1943	Aeroporto di Decimomannu (Cagliari)
13 sett. 1943	—	15 sett. 1943	Aeroporto di Castelvetro (Trapani)
15 sett. 1943	—	21 sett. 1943	Aeroporto di Agrigento
21 sett. 1943	—	1 ott. 1943	Aeroporto di Korba (Tunisia)
1 ott. 1943	—		Aeroporto di Galatina (Lecce)

*Dove la 253ª Sq. va a far parte del 132° Gruppo.*

## 254ª SQUADRIGLIA

### SEDE DI PACE:

15 febb. 1940 — 10 giugno 1940 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

### SCHIERAMENTO BELLICO:

10 giugno 1940	—	8 agosto 1940	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
8 agos. 1940	—	26 ott. 1940	Aeroporto di Catania
26 ott. 1940	—	20 genn. 1941	Aeroporto di Tirana (Albania)
20 genn. 1941	—	15 maggio 1941	Aeroporto di Palese (Bari)
15 magg. 1941	—	11 agosto 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
11 agos. 1942	—	15 agosto 1942	Aeroporto di Decimomannu (Cagliari)
15 agos. 1942	—	12 sett. 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
12 sett. 1942	—	24 aprile 1943	Aeroporto di Decimomannu (Cagliari)
24 apr. 1943	—	6 giugno 1943	Aeroporto di Forlì



## 255<sup>a</sup> SQUADRIGLIA

### SEDE DI PACE:

15 febb. 1940 — 10 giugno 1940 Aeroporto di S. Giusto (Pisa)

### SCHIERAMENTO BELLICO:

10 giugno 1940	—	8 agosto 1940	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
8 agos. 1940	—	26 ott. 1940	Aeroporto di Catania
26 ott. 1940	—	20 genn. 1941	Aeroporto di Tirana (Albania)
20 genn. 1941	—	15 maggio 1941	Aeroporto di Palese (Bari)
15 magg. 1941	—	11 agosto 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
11 agos. 1942	—	15 agosto 1942	Aeroporto di Decimomannu (Cagliari)
15 agos. 1942	—	12 sett. 1942	Aeroporto di S. Giusto (Pisa)
12 sett. 1942	—	24 aprile 1943	Aeroporto di Decimomannu (Cagliari) (*)
24 apr. 1943	—	6 giugno 1943	Aeroporto di Forlì

(\*) dove la 255<sup>a</sup> Squadriglia viene sciolta.

# DECEDUTI

Cap.	Pil.	DETTONI	Gino
Cap.	Pil.	MANCINI	Urbano
Ten.	Pil.	ANGELUCCI	Silvio
Ten.	Pil.	BERLINGERI	Andrea
Ten.	Pil.	BORELLI	Ernesto
Ten.	Pil.	BRESCIANI	Guido
Ten.	Pil.	CIPRIANI	Roberto
Ten.	Pil.	FAGGIAN	Mario
Ten.	Pil.	GANGEMI	Lorenzo
Ten.	Pil.	INGRILLINI	Mario
Ten.	Pil.	IORIO	Antonio
Ten.	Pil.	MARCHIORRI	Giuseppe
Ten.	Pil.	MICHELOTTI	Guglielmo
Ten.	Pil.	SENNI	Alessandro
Ten.	Pil.	TITI	Nicola
Ten.	Pil.	VIVARELLI	Giovanni
S. Ten.	Pil.	CASELLI	Vincenzo
S. Ten.	Pil.	MASCITELLI	Alessandro
S. Ten.	Pil.	TURBIGLIO	Mario
M.llo	Pil.	BARBIERI	Franz
M.llo	Pil.	BOI	Bruno
M.llo	Pil.	GRIFONI	Orlando
M.llo	Pil.	VITI	Cesare
M.llo	Pil.	VITALI	Mario
M.llo	Pil.	GRASSINI	Attilio
M.llo	Mot.	ASCANI	Ascanio
M.llo	Mot.	ZOBOLI	Carlo
M.llo	Arm.	CEVENINI	Francesco
Serg. Magg.	Pil.	COMPIANI	Giorgio
Serg. Magg.	Pil.	CASCO	Emilio
Serg. Magg.	Pil.	GAGGINI	Alessandro
Serg. Magg.	Pil.	MANFREDINI	Quinto
Serg. Magg.	Pil.	VEGGIA	Romeo
Serg. Magg.	Pil.	VULPATO	Gino
Serg. Magg.	Mot.	MIGNANI	Gino
Serg. Magg.	Pil.	BERGAMINI	Giancarlo
Serg. Magg.	Arm.	DI SCIPIO	Pasquale

(segue)

## DECEDUTI

1 <sup>o</sup> Av.	Marc.	CIPRILIA	Lorenzo
1 <sup>o</sup> Av.	Marc.	DANI	Adelmo
1 <sup>o</sup> Av.	Marc.	SIMEONI	Alberto
1 <sup>o</sup> Av.	Mot.	GIULIANI	Armando
1 <sup>o</sup> Av.	Mot.	CHELLI	Pasquino
1 <sup>o</sup> Av.	Mot.	POMPELE	Mario
1 <sup>o</sup> Av.	Mot.	TASSANI	Raniero
1 <sup>o</sup> Av.	Mot.	TONTI	Gino
1 <sup>o</sup> Av.	Arm.	CONCIU	Giovanni
1 <sup>o</sup> Av.	Arm.	DI STASIO	Giocondo
1 <sup>o</sup> Av.	Arm.	SOTGIU	Francesco
1 <sup>o</sup> Av.	Arm.	TONINI	Mario
1 <sup>o</sup> Av.	Arm.	VALENTINI	Ido
1 <sup>o</sup> Av.	Fot.	LACCHINI	Pasqualino
Av. Sc.	Marc.	AICARDI	Vincenzo
Av. Sc.	Marc.	BONFIGLIO	Benedetto
Av. Sc.	Marc.	CIAMEI	Guido
Av. Sc.	Marc.	D'ANGELO	Giuseppe
Av. Sc.	Marc.	DEGANO	Mario
Av. Sc.	Marc.	FABBRONI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	NUZZACCI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	OLIVA	Pietro
Av. Sc.	Mot.	FIONDA	Piero
Av. Sc.	Mot.	PIRRO	Francesco
Av. Sc.	Mot.	RIVOLTA	Ezio
Av. Sc.	Mot.	SCARABELLO	Gastone
Av. Sc.	Arm.	CATALANI	Ugo
Av. Sc.	Arm.	D'AMBROSIO	Vincenzo
Av. Sc.	Arm.	GIULIANI	Dante
Av. Sc.	Arm.	PERRA	Mauro
Av. Sc.	Arm.	ROBERTO	Savino
Av. Sc.	Fot.	FRATTINI	Paolo
Av. Sc.	Mont.	MOSCHETTO	Giovanni

NOTA - Mancano i nominativi, non risultanti dai documenti consultati, di n. 11 persone sicuramente decedute facenti parte di equipaggi.

# I DISPERSI

Cap.	Pil.	DE ROSA	Egidio
Ten.	Pil.	GIACOMELLI	Giovanni
Ten.	Pil.	MAROTTA	Vittorio
Ten.	Pil.	GRASSO	Gennaro
Ten.	Pil.	POGGI	Antonio
S. Ten.	Pil.	MALTINTI	Mario
M.llo	Pil.	CASANO	Alberto
M.llo	Pil.	GADA	Costantino
Serg. Magg.	Pil.	LORENZANI	Leo
Serg. Magg.	Pil.	PIERI	Benito
Serg. Magg.	Pil.	PRAMPOLINI	Giordano
Serg. Magg.	Pil.	LIMONTA	Angelo
Serg.	Marc.	DE SANCTIS	Vincenzo
Serg.	Mot.	NICOLINI	Euro
1° Av.	Mot.	CALLASTRI	Enrico
1° Av.	Mot.	DANTI	Orfeo
1° Av.	Arm.	CICCONE	Domenico
1° Av.	Arm.	PACIFICI	Guerrino
1° Av.	Arm.	SALA	Ruggero
1° Av.	Arm.	SCAPPELLATO	Giovanni
Av. Sc.	Marc.	CHERUBINI	
Av. Sc.	Marc.	DI FRANCESCO	Vittorio
Av. Sc.	Marc.	MALETTA	Angelo
Av. Sc.	Marc.	PETTINAU	Efsio
Av. Sc.	Marc.	REDENTI	Giorgio
Av. Sc.	Marc.	BERTACCHINI	Giovanni
Av. Sc.	Marc.	DOMENICI	Antonio
Av. Sc.	Mot.	GIUFFREDA	
Av. Sc.	Arm.	ROSSI	Ardito
Av. Sc.	Arm.	COSSU	Antonio

# I FERITI

Cap.	Pil.	RICCIARINI	Ginlio
Ten.	Pil.	AURELIO	Lucio
Ten.	Pil.	COLONI	Ferruccio
Ten.	Pil.	MAZZA	Calogero
Ten.	Pil.	MICHELOTTI	Guglielmo
Ten.	Pil.	MANNINI	P.Giovanni
Ten.	Pil.	TITI	Nicola
Ten.	Pil.	TORNESE	Guido
Ten.	Pil.	CASANOVA	Olindo
Ten.	Pil.	DI BELLA	Francesco
Ten.	Pil.	GUARINI	Ottavio
S. Ten.	Pil.	MIRAGLIA	Francesco
S. Ten.	Pil.	PELLICIA	Giovacchino
M.llo	Pil.	ANGIOLINI	Otello
M.llo	Pil.	CANTI	Edoardo
M.llo	Pil.	CROCI	Carlo
M.llo	Pil.	DAVERIO	Vittorio
Serg. Magg.	Pil.	BARBIERI	Alberto
Serg. Magg.	Pil.	GAGGINI	Alessandro
Serg. Magg.	Pil.	GRIFONI	Orlando
Serg. Magg.	Pil.	RAMPOLINI	Giordano
Serg.	Pil.	BONAMICO	Cesare
Serg.	Pil.	CIRAOLO	Salvatore
Serg.	Marc.	BIANCONI	Bruno
Serg.	Motor.	ZANETTI	Ampelio
Serg.	Arm.	TEDESCHINI	Guerrino
1° Av.	Marc.	BERNARDINI	Mario
1° Av.	Marc.	BERNARDINI	Mario
1° Av.	Marc.	PANDOLFI	Biagio
1° Av.	Marc.	PILONE	Antonio
1° Av.	Mot.	GIUFREDA	Michele
1° Av.	Arm.	CHESSA	Pietro
1° Av.	Arm.	CORSINOVI	Iares
1° Av.	Arm.	FRACASSI	Cesare
1° Av.	Arm.	ROSI	Ugo
1° Av.	Arm.	MANTO	Ottavio
1° Av.	Arm.	SALONIA	Emanuele
1° Av.	Arm.	VOLPICELLI	Antonio
1° Av.	Arm.	TONINI	Mario
1° Av.	Arm.	DE PASCALE	Armando
1° Av.	Arm.	GANGEMINI	
1° Av.	Arm.	CELESTE	Corrado
Av. Sc.	Marc.	DANI	Adelmo
Av. Sc.	Marc.	SPERANDIO	Cesare
Av. Sc.	Marc.	PAPADIO	Tommaso
Av. Sc.	Marc.	BRESSAN	Evaristo
Av. Sc.	Mot.	FABBRONI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	GARDINI	
Av. Sc.	Mot.	RISSONE	Stefano
Av. Sc.	Mot.	SPAZIANI	
Av. Sc.	Arm.	D'AMBROSIO	Vincenzo
Av. Sc.	Arm.	CASTALDO	Michele
Av. Sc.	Arm.	CHIARAMONTI	

NOTA - Mancano i nominativi, non risultanti dai documenti consultati, di n. 4 persone sicuramente ferite.

RICOMPENSE AL VALORE MILITARE

## MEDAGLIE D'ORO







CASELLI Alessandro  
nato il 18 febbraio 1920 a Penne (Pescara).  
Deceduto nel cielo di Koritza il 18 novembre 1940 in combattimento aereo.

MEDAGLIA D'ORO  
(alla memoria)

S. Ten. A.A.r.n. Pilota di Complemento del 46° Stormo — 105° Gruppo — 255ª Squadriglia.

Giovanissimo capo equipaggio, già vittoriosamente provato in duri scontri con la caccia nemica, in una rischiosa azione di bombardamento, veniva attaccato da preponderanti forze che riuscivano ad incendiargli il velivolo. Con calma ammirevole e sereno sprezzo del pericolo, noncurante delle fiamme, portava l'apparecchio sulle nostre linee e solo allora ordinava al personale di bordo, che con audacia aveva respinto l'attacco abbattendo due assalitori, di lanciarsi col paracadute. Rimasto solo e ritenuto vano il tentativo di portare in salvo la preziosa macchina che le fiamme avevano tramutato in rogo ardente, tentava, in condizioni ormai impossibili, il proprio lancio, che si concludeva col sacrificio di una giovane vita che va additata ad esempio della più pura ed eroica abnegazione.

Cielo di Koritza, 18 novembre 1940.



INGRELLINI Mario

nato il 21 Aprile 1915 a Lucca

Deceduto nel cielo del Mediterraneo il 14 giugno 1942 in azione di guerra.

#### MEDAGLIA D'ORO

Ten. A.A.r.n. pilota di Complemento del 46° Stormo — 104° Gruppo — 253ª Squadriglia.

Ufficiale di Complemento, già decorato al Valor Militare per l'eroico suo comportamento su altri fronti, assolveva brillantemente rischiose missioni belliche fortemente contrastate. Capo equipaggio di velivolo aerosilurante, alla vigilia di una azione contro una potente formazione navale nemica esprimeva la decisione di attaccare a costo di ogni sacrificio la portaerei di scorta. Durante l'attacco fu visto sdegnare due bersagli favorevoli e benchè già in formazione, puntare contro l'obiettivo prefisso che colpiva con siluro. Sottrattosi al fuoco nemico, impossibilitato ormai date le condizioni del velivolo a rientrare alla base, fu visto ripiegare nuovamente verso le navi e infrangersi contro le murate di una di esse. Esempio sublime di eroismo e di sereno spirito di sacrificio.

Cielo del Mediterraneo Occidentale  
4 febbraio 1941 — 14 giugno 1942.



COMPIANI Giorgio

nato il 15 Ottobre 1915 a Parma

Deceduto nel cielo del Mediterraneo il 14 Giugno 1942  
in azione di guerra.

MEDAGLIA D'ORO

(alla memoria)

Sergente Maggiore A.A.r.n. Pilota del 46° Stormo — 104° Gruppo — 253ª Squadriglia.

Capo equipaggio di aerosiluranti rifiutava il ricovero in ospedale e, benchè sofferente per grave malattia, chiedeva di partecipare ad un'azione particolarmente rischiosa contro un convoglio nemico fortemente scortato. Prima di partire lasciava uno scritto al proprio comandante affermando che non avrebbe lasciato il cielo della battaglia se non dopo aver colpito la nave portaerei segnalata. Avvistata la formazione navale nemica si portava all'attacco dell'obiettivo prescelto e non desisteva pur in mezzo al violento fuoco delle armi contraeree delle navi e di quelle degli apparecchi da caccia nemici. Sganciato il siluro contro la portaerei da distanza ravvicinata e colpita gravemente, ormai certo che il proprio mezzo non gli avrebbe consentito di tornare alla base perchè gravemente danneggiato, si lanciava contro la fiancata di altra unità da guerra nemica in un ultimo sublime olocausto.

Cielo del Mediterraneo, 14 giugno 1942.



ANGELUCCI Silvio  
nato il 20 Marzo 1909 a Conza della Campagna (Avellino).  
Deceduto nel cielo del Mediterraneo Occidentale il 13 Agosto 1942 in azione di guerra.

MEDAGLIA D'ORO  
(alla memoria)

Tenente A.A.r.n. Pilota in S.P.E. del 46° Stormo — 105° Gruppo — 255ª Squadriglia.

Pilota di doti eccezionali e di provato valore in una lunga attività bellica su più fronti. Durante un'azione di aerosiluramento contro un incrociatore, nonostante avesse lo apparecchio colpito e in fiamme, prosegue impassibile nell'attacco conclusosi con l'olocausto della sua fiorente giovinezza.

Cielo del Mediterraneo Occidentale, 13 Agosto 1942.



MANCINI Lidio Urbano  
da Cesena

nato il 1° Dicembre 1912 a San Giorgio in Bosco (PD)  
Deceduto nel cielo del Mediterraneo il 27 Marzo 1943 in  
combattimento aereo.

MEDAGLIA D'ORO  
(alla memoria)

Capitano A.A.r.n. Pilota in S.P.E.  
Comandante del 105° Gruppo autonomo — 254ª Squadriglia.

Superbo Comandante di Gruppo Siluranti, sempre primo, alla testa dei suoi Reparti che trascinava con la virtù dell'esempio eroico, fervido propugnatore di ogni più alto ideale, conduceva intenso ciclo di ardite operazioni di siluramento in settore irto di difese e di insidie, arrecando al nemico ingenti danni. Partito ancora una volta all'attacco di un importante convoglio in navigazione, affrontava impavido e sereno l'uragano di ferro e di fuoco delle navi e dei caccia di scorta. Riusciva a colpire, con decisa volontà, una grossa unità che affondava, ma la sua ala infranta, non tornava sul suolo della Patria. Purissimo eroe, espressione della forte gente italiana e della sua tradizione guerriera.

Cielo del Mediterraneo,  
18 Novembre 1942 — 27 Marzo 1943.





*MEDAGLIA D'ARGENTO AL VALOR MILITARE SUL CAMPO*

Ten. Col.	Pil.	ASINARI	Giacomo
Magg.	Pil.	REINERO	Virgilio
Cap.	Pil.	AVALLE	Michele
Cap.	Pil.	CASINI	Gabriele
Cap.	Pil.	CASINI	Gabriele
Cap.	Pil.	MAGAGNOLI	Dante
Cap.	Pil.	MARESCALCHI	Enrico
Cap.	Pil.	RICCIARINI	Giulio
Cap.	Pil.	SOLIMENA	Attilio
Cap.	Pil.	SOLIMENA	Attilio
Cap.	Pil.	AURELIO	Lucio E.
Ten.	Pil.	BABINI	Giovanni
Ten.	Pil.	BERLINGERI	Andrea
Ten.	Pil.	BRESCIANI	Guido
Ten.	Pil.	CELLA	Silvio
Ten.	Pil.	FAGGIAN	Mario
Ten.	Pil.	INGRELLINI	Mario
Ten.	Pil.	MASSERA	Mario
Ten.	Pil.	MICHELOTTI	Guglielmo
Ten.	Pil.	MICHELOTTI	Guglielmo
Ten.	Pil.	MIRANDA	Enrico
Ten.	Pil.	MIRANDA	Enrico
Ten.	Pil.	SCARPATI	Giovanni
Ten.	Pil.	TAVERNA	Eugenio
Ten.	Pil.	TITI	Nicola
Ten.	Pil.	VICARIOTTO	Luigi
S. Ten.	Pil.	MASCITELLI	Vincenzo
Serg. Magg.	Pil.	COMPIANI	Giorgio
Serg. Magg.	Pil.	DANIELE	Domenico
1° Av.	Mot.	MIGNANI	Gino
1° Av.	Arm.	CHESSA	Pietro
1° Av.	Arm.	DI SCIPIO	Pasqualino
Av. Sc.	Marc.	SIMEONI	Alberto

*MEDAGLIA DI BRONZO AL VALOR MILITARE SUL CAMPO*

Ten. Col.	Pil.	CANDRINGHER	Remo
Cap.	Pil.	MAGAGNOLI	Dante
Ten.	Pil.	CATANEO	Eustacchio
Ten.	Pil.	CIMICCHI	Giuseppe
Ten.	Pil.	CIPRIANI	Roberto
Ten.	Pil.	DE ROSA	Antonio
Ten.	Pil.	LO RUSSO	Oronzo
Ten.	Pil.	MASSERA	Mario
Ten.	Pil.	RICCIOTTI	Giuseppe
Ten.	Pil.	TORNESE	Vito
M.llo	Pil.	BERGAMI	Giuseppe
M.llo	Pil.	BOI	Bruno
M.llo	Pil.	CASANO	Alberto
M.llo	Pil.	GIUNTOLI	Alberto
M.llo	Pil.	LORENZANI	Leo
M.llo	Pil.	PROTA	Vincenzo
M.llo	Pil.	SILVESTRI	Raoul
Serg. Magg.	Pil.	GUERRINI	Eugenio
Serg.	Marc.	MARCON	Giuseppe
1° Av.	Marc.	BIANCONI	Bruno
1° Av.	Marc.	SOTGIU	Francesco
1° Av.	Mot.	GIUFFREDA	Michele
1° Av.	Arm.	TEDESCHINI	Guerrino
1° Av.	Arm.	VALENTINI	Ido
Av. Sc.	Marc.	BAZZICHI	Giuseppe
Av. Sc.	Marc.	CERINO	Pasquale
Av. Sc.	Marc.	EVANGELISTI	Licurgo
Av. Sc.	Marc.	FIONDA	Pietro
Av. Sc.	Marc.	SPERANDIO	Cesare

CROCE DI GUERRA AL VALOR MILITARE SUL CAMPO

Magg.	Pil.	CAMPELLO	Francesco
Ten.	Pil.	FUSCO	Augusto
Ten.	Pil.	POGGI	Antonio
M.llo	Pil.	CASANO	Alberto
M.llo	Pil.	FERNE'	Gino
M.llo	Pil.	GENTILINI	Urbano
M.llo	Pil.	MARENGO	Giovanni
M.llo	Pil.	PROTA	Vincenzo
M.llo	Arm.	BOLOGNESE	Osvaldo
M.llo	Arm.	BOLOGNESE	Osvaldo
Serg. Magg.	Arm.	DEODATO	Corrado
Serg. Magg.	Arm.	ECCHIA	Bruno
Serg. Magg.	Arm.	MANFREDINI	Quinto
Serg. Magg.	Arm.	PRAMPOLINI	Giordano
Serg. Magg.	Marc.	PRIMO	Giovanni
Serg. Magg.	Mot.	SCARPA	Eugenio
Serg. Magg.	Arm.	CAVICCHINI	Benito
Serg. Magg.	Arm.	PASQUALI	Cesare
Serg.	Pil.	SCAMBELLA	Marcello
Serg.	Pil.	COTTICELLI	Tullio
Serg.	Marc.	BESOLI	Vincenzo
Serg.	Marc.	PALAGI	Ugo
Serg.	Arm.	PETROSINO	Giuseppe
Serg.	Marc.	CISCO	Filippo
1° Av.	Marc.	CHIODI	Giovanni
1° Av.	Marc.	DE SANCTIS	Vincenzo
1° Av.	Marc.	ESPOSITO	Mario
1° Av.	Mot.	CASCIO	Stefano
1° Av.	Mot.	BUCCIONI	Armando
1° Av.	Arm.	VECCHI	Leone
1° Av.	Arm.	BERTONE	Carmine
1° Av.	Arm.	CIANI	Paris
1° Av.	Arm.	GERMANO	Antonio
1° Av.	Arm.	MAZZARELLI	Mauro
1° Av.	Arm.	MARZULLO	Gennaro
1° Av.	Arm.	TONINI	Mario
1° Av.	Marc.	SCIPPA	Giovanni
1° Av.	Fot.	QUAGLIARELLA	Francesco
1° Av.	Marc.	PILONE	Antonio
Av. Sc.	Fot.	BERGOZZI	Ernesto
Av. Sc.	Marc.	DE BELLIS	Alberto
Av. Sc.	Marc.	BARATTINI	Azzo
Av. Sc.	Marc.	BARATTINI	Azzo
Av. Sc.	Marc.	SALVATI	Antonio
Av. Sc.	Marc.	SPERANDIO	Cesare
Av. Sc.	Marc.	SPERANDIO	Cesare
Av. Sc.	Mot.	BELARDI	Romolo
Av. Sc.	Mot.	COLLIA	Aladino
Av. Sc.	Mot.	FABBRONI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	FACCHINI	Guido
Av. Sc.	Mot.	GARDINI	Antonio
Av. Sc.	Mot.	GARDINI	Antonio
Av. Sc.	Mot.	FABBRONI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	PERA	Francesco
Av. Sc.	Arm.	UCCELLO	Antonio
Av. Sc.	Fot.	MORUCCI	Aurelio
Av. Sc.	Fot.	LEPORE	Armando
Av. Sc.	Fot.	CRISTINA	Angelo

*MEDAGLIA D'ARGENTO AL VALOR MILITARE*

Col.	Pil.	NANNINI	Umberto
Ten. Col.	Pil.	CADRINGHER	Remo
Ten. Col.	Pil.	CADRINGHER	Remo
Ten. Col.	Pil.	CIANO	Galeazzo
Ten. Col.	Pil.	PORTA	Giorgio
Magg.	Oss.	SIMEONI	Arrigo
Cap.	Pil.	AVALLE	Michele
Cap.	Pil.	AVALLE	Michele
Cap.	Pil.	CARAMELLI	Vincenzo
Cap.	Pil.	CARBONE	Ernesto
Cap.	Pil.	CASINI	Gabriele
Cap.	Pil.	CEVOLANI	Pietro
Cap.	Pil.	DETTONI	Gigi
Cap.	Pil.	DI MARTINO	Luigi
Cap.	Pil.	DI MARTINO	Luigi
Cap.	Pil.	FALCONI	Eugenio
Cap.	Pil.	GIANNONE	Vincenzo
Cap.	Pil.	GIANNONE	Vincenzo
Cap.	Pil.	MANCINI	Urbano
Cap.	Pil.	MANCINELLI	Renato
Cap.	Pil.	MARESCALCHI	Enrico
Cap.	Pil.	MAZZA	Calogero
Cap.	Pil.	RICCIARINI	Giulio
Cap.	Pil.	SUSINO	Carlo
Cap.	Pil.	VITALI	Aldo
Cap.	Oss.	PAVOLINI	Alessandro
Ten.	Pil.	AIELLO	Umberto
Ten.	Pil.	ANGELUCCI	Silvio
Ten.	Pil.	ANSELMI	Mario
Ten.	Pil.	AURELIO	Lucio
Ten.	Pil.	BARLINGERI	Andrea
Ten.	Pil.	BONCOMPAGNI	Ludovico
Ten.	Pil.	CAPOROTUNDO	Francesco
Ten.	Pil.	CATANEO	Eustacchio
Ten.	Pil.	CIRILLO	Francesco
Ten.	Pil.	COLONI	Ferruccio
Ten.	Pil.	DELLA NOCE	Eugenio
Ten.	Pil.	DE ROSA	Antonio
Ten.	Pil.	DI BELLA	Francesco
Ten.	Pil.	DI BELLA	Francesco
Ten.	Pil.	FUSCO	Augusto
Ten.	Pil.	GIACOMELLO	Giovanni
Ten.	Pil.	MICHELOTTI	Guglielmo
Ten.	Pil.	PELLICCIA	Gioacchino
Ten.	Pil.	RANIERI	Guglielmo
Ten.	Pil.	RONCATI	Giacomo
Ten.	Pil.	MAROTTA	Vittorio
Ten.	Pil.	TORAZZI	Raoul
Ten.	Pil.	VIVARELLI	Giovanni
S. Ten.	Pil.	CASANOVA	Olindo
S. Ten.	Pil.	CASANOVA	Olindo
S. Ten.	Pil.	FABBRI	Alberto
S. Ten.	Pil.	LO RUSSO	Oronzo
S. Ten.	Pil.	LO RUSSO	Oronzo
S. Ten.	Pil.	MENINI	Giovanni
S. Ten.	Pil.	RUFFINATO	Pietro
S. Ten.	Pil.	SURACI	Giuseppe

*segue*

(segue)

S. Ten.	Pil.	MARCHIORRI	Giuseppe
M.llo	Pil.	BARBIERI	Alberto
M.llo	Pil.	CROCI	Carlo
M.llo	Pil.	DE RISI	Giovanni
M.llo	Pil.	FORNARI	Sergio
M.llo	Pil.	GADA	Costantino
M.llo	Pil.	LEONARDI	Giuseppe
M.llo	Pil.	LORENZANI	Leo
M.llo	Pil.	MANFREDINI	Quinto
M.llo	Pil.	MANFREDINI	Quinto
M.llo	Pil.	MESSINA	Pietro
M.llo	Marc.	PALLOTTI	Guido
M.llo	Marc.	GRASSINI	Attilio
Serg.	Pil.	BERGAMINI	Giancarlo
Serg.	Pil.	BONAMICO	Cesare
Serg.	Pil.	GAGGINI	Alessandro
Serg.	Pil.	LI MONTA	Angelo
Serg.	Pil.	VITALI	Giovanni
Serg.	Marc.	MARCON	Giuseppe
1° Av.	Marc.	CAPRIGLIA	Lorenzo
1° Av.	Mot.	ANTONACCI	Vittorio
1° Av.	Mot.	BRESADOLA	Vinicio
1° Av.	Mot.	OLIVA	Pietro
1° Av.	Arm.	CORSINOVI	Iares
1° Av.	Arm.	DI STASIO	Giocondo
1° Av.	Arm.	GERMANO	Antonio
Av. Sc.	Marc.	BONFIGLIO	Benedetto
Av. Sc.	Marc.	DE BELLIS	Alberto
Av. Sc.	Mot.	BELARDI	Romolo
Av. Sc.	Mot.	FABBRONI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	MUGACCI	Carlo
Av. Sc.	Arm.	LACCHINI	Pasqualino
Av. Sc.	Arm.	ROBERTO	Savino
Av. Sc.	Fot.	MORUCCI	Aurelio



MEDAGLIA DI BRONZO AL VALOR MILITARE

Magg.	Pil.	RUFFO	Rufo
Magg.	Pil.	CAMPELLO	Francesco
Cap.	Pil.	CASINI	Gabriele
Cap.	Pil.	CASINI	Gabriele
Cap.	Pil.	CARBONE	Ernesto
Cap.	Pil.	CEVOLANI	Pietro
Cap.	Pil.	DE ROSA	Egidio
Cap.	Pil.	DETTONI	Gigi
Cap.	Pil.	FALCONI	Eugenio
Cap.	Pil.	GIANNONI	Vincenzo
Cap.	Pil.	SUSINO	Carlo
Cap.	Pil.	VITALI	Aldo
Ten.	Pil.	ANGELUCCI	Silvio
Ten.	Pil.	AURELIO	Lucio
Ten.	Pil.	BRUSCHI	Mario
Ten.	Pil.	CAPOROTUNDO	Francesco
Ten.	Pil.	CATANEO	Eustacchio
Ten.	Pil.	FABBRI	Alberto
Ten.	Pil.	FAGGIAN	Mario
Ten.	Pil.	FRANCION	Fernando
Ten.	Pil.	FUSCO	Augusto
Ten.	Pil.	GARONE	Silvio
Ten.	Pil.	INGRELLINI	Mario
Ten.	Pil.	MARCHIORRI	Giuseppe
Ten.	Pil.	MICHELOTTI	Guglielmo
Ten.	Pil.	PASTORE	Michele
Ten.	Pil.	PASTORE	Michele
Ten.	Pil.	RICCIOTTI	Giuseppe
Ten.	Pil.	SAMBATI	Paolo
Ten.	Pil.	SAMBATI	Paolo
Ten.	Pil.	TITI	Nicola
Ten.	Pil.	VIGO	Adamo
S. Ten.	Pil.	MALTINI	Mario
S. Ten.	Pil.	TERLIZZI	Vincenzo
M.llo	Pil.	BOI	Bruno
M.llo	Pil.	CASANO	Alberto
M.llo	Pil.	CASSANO	Mario
M.llo	Pil.	DAVERIO	Vittorio
M.llo	Pil.	DANIELE	Domenico
M.llo	Pil.	LEONARDI	Giuseppe
M.llo	Pil.	LORENZANI	Leo
M.llo	Pil.	MESSINA	Pietro
M.llo	Pil.	SERGATI	Antonio
M.llo	Pil.	SILVESTRI	Raoul
M.llo	Arm.	BOLOGNESE	Osvaldo
M.llo	Arm.	FONI	Folco
Serg. Magg.	Pil.	CANTI	Eduardo
Serg. Magg.	Pil.	FORNARI	Sergio
Serg. Magg.	Pil.	FRULLICHINI	Rodolfo
Serg. Magg.	Pil.	FRULLICHINI	Rodolfo
Serg. Magg.	Pil.	SEPPELLONI	Mario

(segue)

Serg.	Pil.	CAMMARATA	Fernando
Serg.	Pil.	COTTICELLI	Tullio
Serg.	Pil.	D'ANDREA	Consolato
Serg.	Pil.	GAGGINI	Alessandro
Serg.	Pil.	LI MONTA	Angelo
Serg.	Pil.	LUCCARELLI	Nello
Serg.	Pil.	NICOLINI	Euro
Serg.	Pil.	PIERI	Benito
Serg.	Pil.	VEGGIA	Romeo
Serg.	Pil.	VITALI	Giovanni
Serg.	Marc.	BLUMETTI	Francesco
Serg.	Marc.	PALAGI	Ugo
Serg.	Mot.	CISCO	Filippo
Serg.	Mot.	SANTOPADRE	Salvatore
Serg.	Arm.	CICCONE	Domenico
Serg.	Arm.	CICCONE	Domenico
Serg.	Arm.	COSSU	Michele
Serg.	Arm.	COSSU	Michele
Serg.	Arm.	FRACASSI	Cesare
Serg.	Arm.	MASCIOLI	Corrado
Serg.	Arm.	PASQUALI	Cesare
1° Av.	Marc.	BERNARDINI	Mario
1° Av.	Marc.	BERNARDINI	Mario
1° Av.	Marc.	BIANCONI	Bruno
1° Av.	Marc.	CUSIMANO	Pietro
1° Av.	Marc.	D SANGTIS	Vincenzo
1° Av.	Marc.	ESPOSITO	Mario
1° Av.	Marc.	IANNOTTA	Clemente
1° Av.	Marc.	LUCCHESI	Paolo
1° Av.	Marc.	PILONE	Antonio
1° Av.	Marc.	SCIPPA	Giovanni
1° Av.	Marc.	SCIPPA	Giovanni
1° Av.	Marc.	BRESADOLA	Vinicio
1° Av.	Marc.	VENTURINI	Sauro
1° Av.	Marc.	GIUFFREDA	Michele
1° Av.	Marc.	DI MARIO	Ottavio
1° Av.	Marc.	GIULIANI	Armando
1° Av.	Marc.	LODI	Aldo
1° Av.	Marc.	MIANI	Cornelio
1° Av.	Marc.	MIGNANI	Gino
1° Av.	Marc.	PERASOLE	Giovanni
1° Av.	Marc.	SOTGIA	Antonio
1° Av.	Marc.	TONDI	Gino
1° Av.	Marc.	CASCIO	Stefano
1° Av.	Arm.	BERTONE	Carmine
1° Av.	Arm.	CIANI	Paris
1° Av.	Arm.	CIANI	Paris
1° Av.	Arm.	DE ROSA	Silvio
1° Av.	Arm.	DI AMBRI	Vittorio
1° Av.	Arm.	DI SCIPIO	Pasqualino

(segue)

1° Av.	Arm.	FATTORINI	Augusto
1° Av.	Arm.	MARIANI	Amedeo
1° Av.	Arm.	PAPADIO	Tommaso
1° Av.	Arm.	SALA	Ruggero
1° Av.	Arm.	SCAPPELLATO	Giovanni
1° Av.	Arm.	SOTGIU	Francesco
1° Av.	Arm.	TONINI	Mario
1° Av.	Arm.	VALENTINI	Ido
1° Av.	Arm.	VOLPICELLI	Antonio
1° Av.	Arm.	VOLPICELLI	Antonio
1° Av.	Arm.	ZAMPONE	Leonardo
1° Av.	Arm.	ZAMPONE	Leonardo
1° Av.	Fot.	BERGONZI	Ernesto
1° Av.	Fot.	BOCCARDI	Cesare
1° Av.	Fot.	DE PASCALE	Armando
1° Av.	Fot.	MARTINI	Gilberto
1° Av.	Mont.	PIRANI	Giuseppe
Av. Sc.	Marc.	BOCCARDI	Danilo
Av. Sc.	Marc.	BONACCORSI	Attilio
Av. Sc.	Marc.	CASELLI	Gino
Av. Sc.	Marc.	CASELLI	Gino
Av. Sc.	Marc.	DANI	Adelmo
Av. Sc.	Marc.	EVANGELISTI	Licurgo
Av. Sc.	Marc.	PAOLICCHI	Libero
Av. Sc.	Marc.	PAOLICCHI	Libero
Av. Sc.	Marc.	PETTINAU	Efisio
Av. Sc.	Marc.	SIMEONI	Alberto
Av. Sc.	Marc.	VERNIER	Luciano
Av. Sc.	Mot.	ARCA	Carmelo
Av. Sc.	Mot.	ARCA	Carmelo
Av. Sc.	Mot.	COLLIA	Adalino
Av. Sc.	Mot.	DANTI	Orfeo
Av. Sc.	Mot.	DANTI	Orfeo
Av. Sc.	Mot.	FALISI	Michele
Av. Sc.	Mot.	FERRETTI	Enrico
Av. Sc.	Mot.	CHELLI	Pasquino
Av. Sc.	Mot.	CHELLI	Pasquino
Av. Sc.	Mot.	GRIGOLON	Ottavio
Av. Sc.	Mot.	LO PRESTI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	LUNARDI	Antonio
Av. Sc.	Mot.	PERA	Francesco
Av. Sc.	Mot.	PIRRO	Francesco
Av. Sc.	Mot.	SPERANDIO	Cesare
Av. Sc.	Mot.	VERBENA	Francesco
Av. Sc.	Mot.	CARPENTIERI	Renato
Av. Sc.	Arm.	COSSU	Antonio
Av. Sc.	Arm.	FERRETTI	Guerrino
Av. Sc.	Arm.	GIULIANI	Dante
Av. Sc.	Arm.	MANTO	Ottavio
Av. Sc.	Arm.	PUGGIONI	Emanuele
Av. Sc.	Arm.	ROSSI	Ardito
Av. Sc.	Arm.	VICHI	Marcello
Av. Sc.	Arm.	BELLUCCI	Giovanni
Av. Sc.	Fot.	CARLI	Ennio
Av. Sc.	Fot.	CELESTE	Corrado
Av. Sc.	Fot.	GUIDO	Vincenzo
Av. Sc.	Fot.	NARDUCCI	Rodolfo

CROCE DI GUERRA AL VALOR MILITARE

Ten.	Pil.	CATANEO	Ustacchio
Ten.	Pil.	FRANCIONI	Francesco
Ten.	Pil.	CANGEMI	Lorenzo
Ten.	Pil.	GIANFILIPPI	Fernando
Ten.	Pil.	NERI	Guido
Ten.	Pil.	TAVERNA	Eugenio
Ten.	Pil.	CASANOVA	Olindo
M.llo	Pil.	CALASSI	Leonardo
M.llo	Pil.	GIUNTOLI	Alberto
M.llo	Pil.	MESSINA	Pietro
M.llo	Pil.	TROTA	Vincenzo
M.llo	Pil.	GELORMINI	Raimondo
M.llo	Mot.	CAVALLINA	Dino
M.llo	Arm.	CARLETTI	Giuseppe
M.llo	Arm.	FONI	Folco
M.llo	Mont.	GALLO	Luigi
Serg. Magg.	Pil.	ALZANI	Giordano
Serg. Magg.	Pil.	CANTI	Eduardo
Serg. Magg.	Pil.	COTTICELLI	Tullio
Serg. Magg.	Pil.	FRULLICHINI	Rodolfo
Serg. Magg.	Pil.	LUCARELLI	Nello
Serg. Magg.	Pil.	MANFREDINI	Quinto
Serg. Magg.	Pil.	NOVELLO	Luciano
Serg. Magg.	Pil.	SGAMBELLA	Marcello
Serg. Magg.	Pil.	VILLA	Ersilio
Serg. Magg.	Pil.	COVARELLI	Guerrino
Serg. Magg.	Pil.	ZANETTI	Ampelio
Serg. Magg.	Pil.	ZANETTI	Ampelio
Serg. Magg.	Arm.	FERMANI	Umberto
Serg. Magg.	Arm.	FERMANI	Umberto
Serg. Magg.	Marc.	DE SANCTIS	Vincenzo
Serg. Magg.	Marc.	ESPOSITO	Mario
Serg. Magg.	Marc.	MARCHEGGIANI	Giuseppe
1° Av.	Marc.	PILONE	Antonio
1° Av.	Mot.	BUCCIONI	Armando
1° Av.	Mot.	FIORENTI	Giovanni
1° Av.	Mot.	PERASOLE	Giovanni
1° Av.	Mot.	MATTONI	Alfonso
1° Av.	Mot.	MOSCA	Salvatore
1° Av.	Mot.	UCCI	Antonio
1° Av.	Arm.	BERTONE	Carmine
1° Av.	Arm.	FRACASSI	Cesare
1° Av.	Arm.	GERMANO	Antonio
1° Av.	Arm.	LA CARUBBA	Salvatore
1° Av.	Arm.	MARZULLO	Gennaro
1° Av.	Arm.	MAZZARELLI	Mauro
1° Av.	Arm.	MORUCCI	Vittorio
1° Av.	Arm.	ORICCHIO	Vincenzo

( segue )

1° Av.	Arm.	ROSI	Ugo
1° Av.	Arm.	RUCCO	Giuseppe
1° Av.	Arm.	TEDESCHINI	Guerrino
1° Av.	Arm.	TONINI	Mario
1° Av.	Arm.	TORZA	Giovanni
1° Av.	Arm.	VOLPE	Eugenio
1° Av.	Fot.	BRISTINA	Angelo
1° Av.	Fot.	GOLIA	Vittorio
1° Av.	Fot.	QUAGLIARELLA	Francesco
1° Av.	Fot.	SFROSI	Paride
1° Av.	Mont.	BROCCHIO	Giulio
1° Av.	Mont.	ERMINI	Aldo
1° Av.	Mont.	SALICINI	Marcello
1° Av.	Mont.	VENTURINI	Sauro
1° Av.	Mont.	BONACCORSI	Attilio
Av. Sc.	Mont.	BARATTINI	Azzo
Av. Sc.	Mont.	CASELLI	Gino
Av. Sc.	Mont.	MACARIO	Mario
Av. Sc.	Marc.	PATRIZI	Pietro
Av. Sc.	Mot.	CALLASTRI	Enrico
Av. Sc.	Mot.	CALLASTRI	Enrico
Av. Sc.	Mot.	CAPOZZI	Alfredo
Av. Sc.	Mot.	CAPOZZI	Alfredo
Av. Sc.	Mot.	CARARO	Daniele
Av. Sc.	Mot.	DOMINICINI	Antonio
Av. Sc.	Mot.	FABBRONI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	GIANOGLIO	Severino
Av. Sc.	Mot.	GRIGOLON	Ottavio
Av. Sc.	Mot.	LO PRESTI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	MUNARI	Claugo
Av. Sc.	Mot.	SPAZZIANI	Francesco
Av. Sc.	Mot.	COSSU	Antonio
Av. Sc.	Mot.	D'AMBROSIO	Vincenzo
Av. Sc.	Arm.	LUDOVICI	Guido
Av. Sc.	Arm.	VALENTINI	Aurelio
Av. Sc.	Arm.	CELESTE	Corrado
Av. Sc.	Mont.	BARTOLI	Eliseo
Av. Sc.	Mont.	DOMIZIO	Mario
Av. Sc.	Mont.	NAPOLITANI	Dario
Av. Sc.	Mont.	RICCI	Dino
Ten. Col.	Pil.	CASERO	Giuseppe
Cap.	Pil.	DI MARTINO	Luigi
Cap.	Pil.	GIANNONE	Vincenzo
Cap.	Pil.	MANCINI	Urbano
Cap.	Pil.	RICCIARINI	Giulio

## PROMOZIONI PER MERITO DI GUERRA

S. Ten.	Pil.	LO RUSSO	Oronzo
S. Ten.	Pil.	CASANOVA	Olindo
S. Ten.	Pil.	SURACI	Giuseppe
S. Ten.	Pil.	BORELLI	Ernesto
M.llo	Pil.	LEONARDI	Giuseppe
Serg.	Pil.	GUERRINI	Eugenio
1° Av.	Arm.	VALENTINI	Ido
Av. Sc.	Arm.	MANTO	Ottavio

## AVANZAMENTO PER MERITO DI GUERRA

Cap.	Pil.	AVALLE	Michele
Cap.	Pil.	MANCINI	Urbano
Cap.	Pil.	CARAMELLI	Guglielmo
Ten.	Pil.	RANIERI	Vincenzo
Ten.	Pil.	BOZZI	Mario
M.llo	Mot.	MAROSSETTI	Mentore
M.llo	Mont.	TAURISANO	Giuseppe
M.llo	Mot.	MASTI	Danilo
Serg. Magg.	Pil.	DANIELE	Domenico
Serg. Magg.	Pil.	CASSANO	Mario
1° Av.	Marc.	DE SANCTIS	Vincenzo
1° Av.	Marc.	LUCCHESI	Paolo
1° Av.	Marc.	CUSIMANO	Pietro
1° Av.	Marc.	BIANCONI	Bruno
1° Av.	Mot.	MIANI	Cornelio
1° Av.	Mot.	FIorentini	Giovanni
1° Av.	Mot.	VENTURINI	Sauro
1° Av.	Mot.	CASCIO	Stefano
1° Av.	Arm.	VECCHI	Leone
1° Av.	Arm.	CIANI	Paris
1° Av.	Arm.	TONINI	Mario
1° Av.	Arm.	ORICCHIO	Vincenzo
1° Av.	Arm.	PAPADIA	Tommaso
1° Av.	Mont.	SALICINI	Marcello
1° Av.	Mont.	PIRANI	Giuseppe
Av. Sc.	Fot.	DE PASCALE	Armando
Av. Sc.	Fot.	CAPOZZI	Alfredo
Av. Sc.	Mot.	TASSANI	Raniero
Av. Sc.	Mot.	LO PRESTI	Francesco
Av. Sc.	Fot.	CELESTE	Corrado





STRALCI BOLLETTINI DI GUER-  
RA NEI QUALI SONO CITATI I  
NOMINATIVI DEI GRUPPI E IL  
PERSONALE DEI REPARTI

N° 914 del 25/11/1942: « ... Nelle acque algerine nostre formazioni aerosiluranti, operando in successive ondate contro un convoglio nemico affondavano un transatlantico da 20.000 tonnellate, un mercantile da 6.000 ed un terzo di medio tonnellaggio.

Le suddette formazioni erano al comando del Maggiore Francesco Campello, del Cap. Giuseppe Zuccani, del Ten. Alessandro Setti, del Ten. Giovanni Scarpati e del S. Ten. Romano Barsa.

2 nostri velivoli non sono tornati alla base dalle varie missioni di guerra... ».

N° 929 del 10/12/1942: « ... Una formazione del 105° Gruppo Aerosiluranti, al comando del Cap. Pil. Urbano Mancini, superando condizioni atmosferiche particolarmente avverse, compiva ieri una ardita azione contro il naviglio nemico nella rada di Algeri: 2 piroscafi rispettivamente da 16.000 e 10.000 tonnellate, centrati, saltavano in aria; nel successivo combattimento con la caccia avversaria un Curtiss era abbattuto. Gli aerei hanno fatto tutti ritorno alla base... ».

N° 971 del 21/1/1943: « ... Reparti dell'aviazione germanica hanno attaccato ieri al largo di Algeri un convoglio nemico colando a picco una nave di 8.000 tonnellate e colpendone altre 8 per complessive 49 mila tonnellate. Successivamente nostri aerosiluranti, al comando del Cap. Pil. Giulio Ricciarini, si portavano sullo stesso convoglio affondando con siluro un piroscafo di 10 tonnellate e danneggiandone gravemente un altro di uguale tonnellaggio.

Nel Mediterraneo occidentale, durante la notte, sono stati ripetutamente attaccati da formazioni di aerosiluranti numerosi mercantili nemici naviganti in convogli fortemente protetti. Il Capitano Franco Melley, il Tenente Alessandro Setti ed il Tenente Francesco Cossu hanno rispettivamente affondato un piroscafo di oltre 7.000 tonnellate (complessivamente 21 mila tonnellate). Un quarto piroscafo è stato gravemente danneggiato dal Sottotenente Carlo Pfister ».

N° 980 del 3/1/43: « ... Nelle acque tra Algeri e Bougie un convoglio fortemente scortato veniva attaccato da una formazione di nostri aerosiluranti al comando dei Capitani G.C. Graziani e U. Mancini e del Ten. Giuseppe Cimicchi; nonostante la poderosa reazione di fuoco ed aerea, due mercantili — uno di medio e uno di grosso tonnellaggio, venivano af-

fondati ed un terzo gravemente danneggiato; un cacciatorpediniere britannico tipo Jervis, centrato da siluro si inabissava.

Contro lo stesso convoglio agivano poco dopo velivoli tedeschi che affondavano tre navi per complessive 14.000 tonnellate e due cacciatorpediniere; un altro cacciatorpediniere ed un piroscafo di 4.000 tonnellate rimanevano seriamente danneggiate ».

N° 1020 dell'11/3/1943: « ... Un convoglio nemico è stato attaccato tra Bougie ed Algeri da una formazione di aerosiluranti del 105° Gruppo, al comando del Capitano Urbano Mancini da Cesena (Forlì): un piroscafo da 15.000 affondava; un altro mercantile, pure di grosso tonnellaggio ed un cacciatorpediniere venivano gravemente danneggiati. Con tale nuovo successo l'Aviazione italiana ha affondato dall'inizio della guerra un milione di tonnellate di naviglio nemico ».

N° 1031 del 22/3/1943: « ... Questa notte una formazione di aerosiluranti del 105° Gruppo, comandata dal Cap. Urbano Mancini da Cesena, ha attaccato navi alla fonda nel porto di Algeri: un piroscafo da 10.000 tonnellate è stato affondato, uno di medio tonnellaggio incendiato, altri due risultano colpiti ».

N° 1037 del 28/3/1943: « ... Al largo delle coste Algerine formazioni di aerosiluranti, comandati dal Cap. Urbano Mancini da Cesena e dai Tenenti Battista Mura da Cagliari ed Ernelio Bertuzzi da Rimini, attaccavano nella mattinata di ieri un grosso convoglio nemico. Nonostante la violenta reazione nemica, tre piroscafi da 15.000, 10.000 e 7.000 tonnellate, venivano affondati; un altro si incendiava ».

N° 1126 del 25/6/1943: « ... In ripetute azioni notturne contro convogli nemici in navigazione lungo le coste settentrionali dell'Africa, nuovi successi sono stati conseguiti da nostri Reparti Aerosiluranti che affondavano 3 grossi piroscafi per complessive 31.000 tonnellate e ne danneggiavano altre 3.

Ecco i nomi dei piloti segnalatisi nelle azioni di aerosiluramento, citati dal bollettino odierno: Tenente Col. Carlo Unia da Torino, Cap. Dante Magagnoli da Bologna, Cap. Francesco Aurelio Di Bella da Roccalumera (Messina), Ten. Giuseppe Balzarotti da Milano, M.llo Olivo Luppi da Revere (Mantova), Serg. Guido Freschi da Campi Bisenzio (Firenze) ».

## SPECCHI RIEPILOGATIVI

Attività dello Stormo, Gruppi e Squadriglie  
per l'anno 1940

Colpi sparati	Kg. esplosivo lanciato	Combat. con caccia nemica	Ricognizioni	Azioni di Bombardamento	Velivoli impiegati	Totale ore di volo	Voli non bellici	Voli bellici	Reparti
3326	67785	10	4	38	285	887 <sup>h</sup> 00'	524 <sup>h</sup> 15'	362 <sup>h</sup> 45'	252 <sup>a</sup> Sq.
2076	70870	2	10	41	260	777 <sup>h</sup> 35'	427 <sup>h</sup> 05'	350 <sup>h</sup> 30'	253 <sup>a</sup> Sq.
5396	138655	12	14	79	564	1664 <sup>h</sup> 35'	951 <sup>h</sup> 20'	713 <sup>h</sup> 15'	104 <sup>o</sup> Gruppo
3736	137060	6	8	80	343	678 <sup>h</sup> 50'	267 <sup>h</sup> 40'	411 <sup>h</sup> 10'	254 <sup>a</sup> Sq.
3107	156382	6	2	81	391	752 <sup>h</sup> 50'	242 <sup>h</sup> 55'	509 <sup>h</sup> 55'	255 <sup>a</sup> Sq.
6843	293442	12	10	161	734	1431 <sup>h</sup> 40'	510 <sup>h</sup> 35'	921 <sup>h</sup> 05'	105 <sup>o</sup> Gruppo
12239	432097	24	24	240	1298	3096 <sup>h</sup> 15'	1461 <sup>h</sup> 55'	1634 <sup>h</sup> 20'	46 <sup>o</sup> STORMO

NOTA: L'attività dei Reparti ha inizio il 10 giugno.

Attività dello Stormo, Gruppi e Squadriglie  
per l'anno 1941

Colpi sparati	Kg. esplosivo lanciato	Combatt. con caccia nemica	Ricognizioni	Azioni di Bombardamento	Velivoli impiegati	Totale ore di volo	Voli non bellici	Voli bellici	Reparti
3550	49750	4	53	30	266	871 <sup>h</sup> 15'	442 <sup>h</sup> 45'	428 <sup>h</sup> 30'	252 <sup>a</sup> Sq.
3000	58295	7	8	20	353	1370 <sup>h</sup> 50'	928 <sup>h</sup> 05'	442 <sup>h</sup> 45'	253 <sup>a</sup> Sq.
6550	108045	11	61	50	619	2242 <sup>h</sup> 05'	1370 <sup>h</sup> 50'	871 <sup>h</sup> 15'	104° Gruppo
3970	68010	3	1	25	249	837 <sup>h</sup> 25'	469 <sup>h</sup> 50'	367 <sup>h</sup> 35'	254 <sup>a</sup> Sq.
1301	54060	3	4	21	290	797 <sup>h</sup> 25'	406 <sup>h</sup> 40'	390 <sup>h</sup> 45'	255 <sup>a</sup> Sq.
5271	122070	6	5	46	539	1634 <sup>h</sup> 50'	876 <sup>h</sup> 30'	758 <sup>h</sup> 20'	105° Gruppo
—	—	—	—	—	210	313 <sup>h</sup> 35'	313 <sup>h</sup> 35'	—	Gruppo « C »
11821	230115	17	66	96	1368	4190 <sup>h</sup> 30'	2560 <sup>h</sup> 55'	1629 <sup>h</sup> 35'	46° STORMO

NOTA: L'attività del Gruppo « C » ha inizio il 12 agosto.



Reparti	Voli bellici	Voli non bellici	Totale ore di volo	Velivoli impiegati	Ricognizioni	Siluramenti	Combatt. con caccia nemica	Kg. esplosivo lanciato	Colpi sparati	Navi colpite con siluro	Navi affondate con siluro
252 <sup>a</sup> Sq.	548 <sup>h</sup> 15'	211 <sup>h</sup> 40'	759 <sup>h</sup> 55'	302	56	14	6	11200	1800	7	5
253 <sup>a</sup> Sq.	379 <sup>h</sup> 50'	119 <sup>h</sup> 30'	449 <sup>h</sup> 20'	226	47	11	1	8800	700	4	2
104° Gruppo	928 <sup>h</sup> 05'	331 <sup>h</sup> 10'	1259 <sup>h</sup> 15'	528	103	25	7	20000	2200	11	7
254 <sup>a</sup> Sq.	206 <sup>h</sup> 05'	255 <sup>h</sup> 05'	431 <sup>h</sup> 10'	212	16	23	2	17500	1850	7	4
255 <sup>a</sup> Sq.	103 <sup>h</sup> 50'	242 <sup>h</sup> 00'	345 <sup>h</sup> 50'	165	13	10	3	8000	1000	2	1
105° Gruppo	309 <sup>h</sup> 55'	467 <sup>h</sup> 05'	777 <sup>h</sup> 00'	377	29	33	5	25500	2850	9	5
Gruppo « C »	—	168 <sup>h</sup> 10'	168 <sup>h</sup> 10'	102	—	—	—	—	—	—	—
3° Nucleo	92 <sup>h</sup> 05'	1561 <sup>h</sup> 45'	1653 <sup>h</sup> 50'	510	16	10	1	8000	300	3	—
46° STORMO	1330 <sup>h</sup> 05'	2528 <sup>h</sup> 10'	3858 <sup>h</sup> 15'	1517	148	68	13	53500	5350	23	12

NOTA: 1) Il Gruppo « C » viene sciolto il 15 agosto.

2) L'attività del 3° Nucleo ha inizio il 1° febbraio.

Attività dello Stormo e dei gruppi  
per l'anno 1943

Reparti	Voli bellici	Voli non bellici	Totale ore di volo	Velivoli impiegati	Ricognizioni	Siluramenti	Combatt. con caccia nemica	Kg. esplosivo lanciato	Colpi sparati	Navi colpite con siluro	Navi affondate con siluro
104° Gruppo	1001 <sup>h</sup> 00'	540 <sup>h</sup> 20'	1541 <sup>h</sup> 20'	352	159	17	9	13600	1200	10	1
105° Gruppo	358 <sup>h</sup> 30'	45 <sup>h</sup> 15'	403 <sup>h</sup> 45'	98	27	33	20	64000	3750	17	6
3° Nucleo	22 <sup>h</sup> 05'	510 <sup>h</sup> 10'	532 <sup>h</sup> 15'	50	1	5	3	4000	700	3	—
46° STORMO	1381 <sup>h</sup> 35'	1095 <sup>h</sup> 45'	2477 <sup>h</sup> 20'	500	187	55	32	81000	5650	30	7

NOTA: 1) Mancano i documenti con i dati relativi alle singole Squadriglie.  
2) L'attività del 104° Gruppo cessa l'11 settembre.  
3) L'attività del 105° Gruppo cessa il 24 aprile.  
4) L'attività del 3° Nucleo cessa l'8 settembre.

Attività dello Stormo e dei Gruppi  
dal 10 giugno 1940 all'11 settembre 1943

Colpi sparati	Kg. esplosivo lanciato	Combatt. con caccia nemica	Siluramenti	Ricognizioni	Azioni di Bombardamento	Velivoli impiegati	Totale ore di volo	Voli non bellici	Voli bellici	Reparti
15648	280300	39	42	337	129	1644	6607 <sup>h</sup> 15'	3193 <sup>h</sup> 40'	3413 <sup>h</sup> 35'	104° Gruppo
18714	467412	43	66	71	207	1747	4202 <sup>h</sup> 00'	1854 <sup>h</sup> 10'	2347 <sup>h</sup> 50'	105° Gruppo
1000	12000	4	15	17	—	560	2186 <sup>h</sup> 05'	2071 <sup>h</sup> 55'	114 <sup>h</sup> 10'	3° Nucleo
—	—	—	—	—	—	312	481 <sup>h</sup> 45'	481 <sup>h</sup> 45'	—	Gruppo « C »
35362	759712	86	123	425	336	4053	13477 <sup>h</sup> 05'	7601 <sup>h</sup> 30'	5875 <sup>h</sup> 35'	46° STORMO

NOTA: 1) L'attività del 105° Gruppo cessa il 24 aprile 1943.  
2) L'attività del 3° Nucleo ha inizio il 1 febbraio 1942 e cessa l'8 settembre 1943.  
3) L'attività del XVIII Gruppo « C » ha inizio il 12 agosto 1941 e cessa il 15 agosto 1942.  
4) Mancano i dati dell'attività delle Squadriglie, per il 1943 queste sono state omesse.

Attività dello Stormo, Gruppi e Squadriglie  
nella Campagna di Grecia  
dal 1 novembre 1940 all'11 maggio 1941

Colpi sparati	Kg. esplosivo lanciato	Combatt. con caccia nemica	Ricognizioni	Bombardamenti	Velivoli impiegati	Totale ore di volo	Voli non bellici	Voli bellici	Reparti
6156	169820	13	9	60	290	993 <sup>h</sup> 35'	268 <sup>h</sup> 15'	725 <sup>h</sup> 20'	252 <sup>a</sup> Sq.
4266	138190	5	10	54	301	968 <sup>h</sup> 35'	253 <sup>h</sup> 50'	714 <sup>h</sup> 45'	253 <sup>a</sup> Sq.
10422	308010	18	19	114	591	1962 <sup>h</sup> 10'	522 <sup>h</sup> 05'	1440 <sup>h</sup> 05'	104° Gruppo
7706	185012	9	8	100	360	915 <sup>h</sup> 45'	149 <sup>h</sup> 05'	776 <sup>h</sup> 40'	254 <sup>a</sup> Sq.
3107	169190	9	6	99	402	1025 <sup>h</sup> 20'	145 <sup>h</sup> 10'	880 <sup>h</sup> 10'	255 <sup>a</sup> Sq.
10813	354202	18	14	199	762	1941 <sup>h</sup> 05'	294 <sup>h</sup> 15'	1646 <sup>h</sup> 50'	105° Gruppo
21235	616979	36	33	313	1354	3903 <sup>h</sup> 15'	816 <sup>h</sup> 20'	3086 <sup>h</sup> 55'	46° STORMO

Attività dello Stormo e dei Gruppi nella specialità Aerosiluranti  
dal 14 agosto 1942 all'11 settembre 1943

Reparti	Voli bellici	Voli non bellici	Totale ore di volo	Velivoli impiegati	Ricognizioni	Siluramenti	Combatt. con caccia nemica	Kg. esplosivo lanciato	Colpi sparati	Navi colpite con siluro	Navi affondate con siluro
104° Gruppo	1929 <sup>h</sup> 05'	642 <sup>h</sup> 30'	2571 <sup>h</sup> 35'	654	262	42	16	33600	3400	21	8
3° Nucleo	114 <sup>h</sup> 10'	—	114 <sup>h</sup> 10'	29	17	15	8	12000	1000	6	—
105° Gruppo	668 <sup>h</sup> 25'	179 <sup>h</sup> 40'	848 <sup>h</sup> 05'	168	56	66	23	89500	6600	26	11
46° STORMO	2711 <sup>h</sup> 40'	822 <sup>h</sup> 10'	3533 <sup>h</sup> 50'	851	335	123	47	135100	11000	53	19

NOTA: 1) L'attività del 105° Gruppo cessa il 24 aprile 1943.

2) Mancando i dati dell'attività delle Squadriglie per il 1943 queste sono state omesse.

Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie nell'anno 1940

VOCI	252 <sup>a</sup> Squad.	253 <sup>a</sup> Squad.	104 <sup>o</sup> Gruppo	254 <sup>a</sup> Squad.	255 <sup>a</sup> Squad.	105 <sup>o</sup> Gruppo	3 <sup>o</sup> Nucleo	46 <sup>o</sup> STORMO
DECEDUTI	3	5	8	3	1	4	—	12
FERITI	6	1	7	2	3	5	—	12
DISPERSI	—	—	—	—	—	—	—	—

Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie nell'anno 1941

VOCI	252 <sup>a</sup> Squad.	253 <sup>a</sup> Squad.	104 <sup>o</sup> Gruppo	254 <sup>a</sup> Squad.	255 <sup>a</sup> Squad.	105 <sup>o</sup> Gruppo	3 <sup>o</sup> Nucleo	46 <sup>o</sup> STORMO
DECEDUTI	—	1	1	—	1	1	—	2
FERITI	5	2	7	—	2	2	—	9
DISPERSI	—	5	—	—	—	—	—	5

Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie nell'anno 1942

VOCI	252 <sup>a</sup> Squad.	253 <sup>a</sup> Squad.	104° Gruppo	254 <sup>a</sup> Squad.	255 <sup>a</sup> Squad.	105° Gruppo	3° Nucleo	46° STORMO
DECEDUTI	10	16	26	—	16	16	—	42
FERITI	12	1	13	6	6	12	—	25
DISPERSI	7	8	15	5	—	5	—	20

Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie nell'anno 1943

VOCI	252 <sup>a</sup> Squad.	253 <sup>a</sup> Squad.	104° Gruppo	254 <sup>a</sup> Squad.	255 <sup>a</sup> Squad.	105° Gruppo	3° Nucleo	46° STORMO
DECEDUTI	—	—	—	15	5	20	6	26
FERITI	1	10	11	—	—	—	—	11
DISPERSI	5	—	—	—	—	—	—	5



Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie dal 10 giugno 1940 all'11 settembre 1943

VOCI	252 <sup>a</sup> Squad.	253 <sup>a</sup> Squad.	104 <sup>o</sup> Gruppo	254 <sup>a</sup> Squad.	255 <sup>a</sup> Squad.	105 <sup>o</sup> Gruppo	3 <sup>o</sup> Nucleo	46 <sup>o</sup> STORMO
DECEDUTI	13	22	35	18	23	41	6	82
FERITI	24	14	38	8	11	19	—	57
DISPERSI	12	13	25	5	—	5	—	30

Ricompense al Valor Militare e altri riconoscimenti avuti  
dal personale dello Stormo, Gruppi e Squadriglie  
dal 10 giugno 1940 all'11 settembre 1943

Reparti citati sul B.G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Personale citato sul B.G.	6	—	6	13	—	13	—	19			
Avanzamento per merito di guerra	6	7	13	9	8	17	—	30			
Promozione al merito di guerra	1	2	3	3	2	5	—	8			
Croce di guerra al V.M.	22	23	45	20	24	44	1	90			
Med. di Bronzo al V.M.	52	41	93	31	33	64	2	159			
Med. d'Argento al V.M.	19	22	41	33	18	51	—	92			
Croce di guerra al V.M. Sul Campo	10	4	14	29	9	38	7	59			
Med. di Bronzo al V.M. Sul campo	7	8	15	7	3	10	4	29			
Med. d'Arg. al V.M. Sul campo	13	10	23	3	5	8	2	33			
Medaglia d'Oro al V.M. Sul campo	—	2	2	1	2	3	—	5			

Reparti

252ª Sq.

253ª Sq.

104° Gruppo

254ª Sq.

255ª Sq.

105° Gruppo

3° Nucleo

46° STORMO

## QUADRO RIASSUNTIVO

Citazioni sui Bollettini di guerra	23
Medaglie d'Oro al Valor Militare	5
Medaglie d'Argento al Valor Militare	125
Medaglie di Bronzo al Valor Militare	188
Croce di guerra al Valor Militare	119
Promozioni per merito di guerra	8
Avanzamenti per merito di guerra	30
Deceduti	82
Feriti	57
Dispersi	30
Ore di volo	13.477,05'
Velivoli impiegati	4.053
Azioni di bombardamento	336
Ricognizioni	425
Siluramenti	123
Combattimenti con la caccia nemica	86
Kg. di esplosivo lanciato	759.712
Colpi sparati	35.362
Navi affondate con siluro	19
Navi colpite con siluro	53



PARTE II

IL 46° STORMO TRASPORTI  
E  
LA 46<sup>a</sup> AEROBRIGATA T.M.



# I COMANDANTI

## COMANDANTI DEL REPARTO DAL 1° LUGLIO 1944

### Stormo Trasporti

Magg.	VASSALLO	Giovanni	dal 1° luglio 1944	al Ottobre 1944
T. Col.	REINERO	Virgilio	dal Ottobre 1944	al Marzo 1947
Col.	DEL MONTE	Alberto	dal Marzo 1947	al Luglio 1948
Col.	MARRAMA	Goffredo	dal luglio 1948	al 10 Novem. 1948

### 46° Stormo Trasporti

Col.	MARRAMA	Goffredo	dal 10 Novem. 1948	al Settembre 1949
Col.	ORSOLAN	Raffaele	dal Settembre 1949	al Settembre 1950
Col.	TABOCCHINI	Vincenzo	dal Settembre 1950	al Ottobre 1951
Col.	MICHEL	P. Luigi	dal Ottobre 1951	al Marzo 1952
Col.	TONENGO	Edoardo	dal Marzo 1952	al Giugno 1953
Col.	BAVASSANO	Alessandro	dal Giugno 1953	al 16 Aprile 1954

### 46ª Aerobrigata T.M.

Col.	BAVASSANO	Alessandro	dal 16 Aprile 1954	al Giugno 1954
Col.	DONNO	Giuseppe	dal Giugno 1954	al Luglio 1955
Col.	MAGISTRELLI	Remo	dal Luglio 1955	al Aprile 1956
Col.	ARENA	Giuseppe	dal Aprile 1956	al Dicembre 1956
Gen.	FARGNOLI	Ettore	dal 1/ 1/1957	al 31/12/1957
Gen.	MARAVIGNA	Manlio	dal 1/ 1/1958	al 15/10/1959
Gen.	CERUTTI	Alessandro	dal 15/10/1959	al 7/10/1961
Gen.	ZANINI	Paolo	dal 7/10/1961	al 31/10/1962
Gen.	CASINI	Gabriele	dal 31/10/1962	al 1/ 1/1963
Gen.	FALCONE	Guglielmo	dal 1/ 1/1963	al 31/10/1964
Gen.	TORRIANI	Carlo	dal 31/10/1964	al 31/10/1966
Gen.	DE ANGELIS	G. Battista	dal 31/10/1966	al 8/11/1968
Gen.	ATTANASIO	Francesco	dal 8/11/1968	al 14/11/1970
	PAPPALARDO	Abramo	dal 15/11/1970	al 21/ 3/1972
Gen.	TROIANO	Antonio	dal 21/ 3/1972	



VICE COMANDANTI DEL 46° STORMO E DELLA 46ª AEROBRIGATA T.M.

T. Col.	SAPORI	Giorgio	dal	1950	al	1951
T. Col.	FALCONE	Guglielmo	dal	1951	al	1952
T. Col.	BERTOTTO	Carlo	dal	1952	al	1953
T. Col.	MEDAGLIA	Edoardo	dal	1953	al	22/10/1954
T. Col.	BAROZZI	Silvio	dal	22/10/1954	al	26/1 /1956
T. Col.	PUTTI	Carlo	dal	26/1 /1956	al	2/2 /1957
T. Col.	PIEROTTI	Francesco	dal	2/2 /1957	al	17/4 /1958
Col.	VENTIMIGLIA	Matteo	dal	17/4 /1958	al	18/4 /1959
Col.	POSITANO	Mario	dal	18/4 /1959	al	22/7 /1960
Col.	BASTIANELLI	Felice	dal	22/7 /1960	al	3/5 /1961
Col.	BITONTI	Vittorio	dal	3/5 /1961	al	1/10/1962
Col.	MERLO	Vittorio	dal	1/10/1962	al	15/10/1963
Col.	LAURICELLA	Paolo	dal	15/10/1963	al	15/10/1964
Col.	ATTANASIO	Francesco	dal	15/10/1964	al	17/10/1965
Col.	PISTANI	Edmondo	dal	18/10/1965	al	Ott. 1966
Col.	CHINCA	Carlo	dal	Ott. 1966	al	Ott. 1967
Col.	ERRICO	Antonio	dal	Ott. 1967	al	Ott. 1968
Col.	TROIANO	Antonio	dal	16/10/1968	al	18/10/1969
Col.	ORSUCCI	Enzo	dal	18/10/1969	al	17/10/1970
Col.	FUSSI	Andrea	dal	17/10/1970	al	18/10/1971
Col.	LEOPARDI	Cesare	dal	18/10/1971	al	17/10/1973
Col.	LAMBERTUCCI	Sirio	dal	17/10/1972	al	17/10/1972
Col.	METELLI	Alberto	dal	17/10/1973		

# COMANDANTI DEL REPARTO VOLO DELLA 46ª A/B T.M.

Col.	GENTA	Oreste	dal	Ottobre 1957	al	Ottobre 1958
Col.	LUCCIOLI	Civello	dal	Ottobre 1958	al	Ottobre 1959
Col.	BUSO	Domenico	dal	Ottobre 1959	al	31/10/1960
Col.	GOBBI	Edoardo	dal	31/10/1960	al	31/10/1961
Col.	PARISI	Raffaele	dal	31/10/1961	al	31/10/1962
Col.	PISETTI	Alberto	dal	31/10/1962	al	22/8 /1964
Col.	PERRONE C.	Sergio	dal	22/8 /1964	al	4/10/1965
Col.	SIRTORI	Aldo	dal	4/10/1965	al	15/10/1966
Col.	SALVATORE	Luigi	dal	15/10/1966	al	17/10/1967
Col.	TROIANO	Antonio	dal	17/10/1967	al	16/10/1968
Col.	PICCIRILLI	Luigi	dal	16/10/1968	al	27/10/1969
Col.	DUGATTO	Danilo	dal	27/10/1969	al	27/10/1970
Col.	CURCURUTO	Salvatore	dal	27/10/1970	al	27/10/1971
Col.	PAPACCHINI	Gioacchino	dal	27/10/1971	al	27/10/1972
Col.	ROMANO	Giovanni	dal	27/10/1972	al	27/10/1973
Col.	PERSICHETTI	Gino	dal	27/10/1973		

## COMANDANTI DEL 2º GRUPPO DI VOLO DELLA 46ª A/B T.M.

Magg.	NIMIS	Luciano	dal	Ottobre 1952	al	30/ 6/1954
Magg.	PAPPALARDO	Abramo	dal	1/7 /1954	al	30/6 /1955
Magg.	DE CAMILLIS	Antonio	dal	1/7 /1955	al	1/7 /1956
Magg.	PISETTI	Alberto	dal	2/7 /1956	al	1/7 /1957
Magg.	CIVALLERI	Alberto	dal	1/7 /1957	al	2/7 /1958
Magg.	BRUSCOLI	Marcello	dal	3/7 /1958	al	3/ 7/1959
T. Col.	MONDINI	Italo	dal	3/7 /1959	al	3/7 /1960
T. Col.	BORGOGELLI	Paolo	dal	3/7 /1960	al	3/7 /1961
T. Col.	ORSUCCI	Enzo	dal	3/7 /1961	al	3/7 /1962
T. Col.	DUGATTO	Danilo	dal	3/7 /1962	al	5/8 /1963
T. Col.	CURCURUTO	Salvatore	dal	5/8 /1963	al	5/8 /1964
T. Col.	ALBESANO	Piero	dal	5/8 /1964	al	1/9 /1965
T. Col.	CROTTA	Carlo	dal	1/9 /1965	al	1/9 /1966
T. Col.	BONAGA	Renato	dal	1/9 /1966	al	30/9 /1967
T. Col.	LAMBERTUCCI	Sirio	dal	1/10/1967	al	1/10/1968
T. Col.	VERDERI	Eugenio	dal	1/10/1968	al	1/10/1969
T. Col.	PERSICHETTI	Gino	dal	1/10/1969	al	1/10/1970
T. Col.	CHIAPPINI	G. Paolo	dal	1/10/1970	al	2/10/1971
T. Col.	DE MAGISTRIS	Gustavo	dal	2/10/1971	al	1/10/1972
T. Col.	PARENTE	Bruno	dal	1/10/1972	al	1/10/1973
T. Col.	MEI	Vincenzo	dal	1/10/1973		

COMANDANTI DEL 50° GRUPPO DI VOLO DELLA 46ª A/B T.M.

T. Col.	MARCOALDI	Aldo	dal	1/ 1/1964	al	1/10/1964
Magg.	RIGHINI	Giovanni	dal	1/10/1964	al	1/10/1965
T. Col.	MARCOALDI	Aldo	dal	1/10/1965	al	30/ 9/1966
T. Col.	METELLI	Alberto	dal	30/ 9/1966	al	1/10/1966
T. Col.	PAPACCHINI	Gioacchino	dal	1/10/1967	al	1/10/1968
T. Col.	BANINO	Franco	dal	1/10/1968	al	1/10/1969
T. Col.	GIZZIO	Claudio	dal	1/10/1969	al	2/10/1970
T. Col.	NOVEMBRE	G. Luigi	dal	2/10/1970	al	4/10/1971
T. Col.	MALCANGI	Mario	dal	4/10/1971	al	8/10/1972
T. Col.	FANTESINI	Giovanni	dal	8/10/1972	al	8/10/1973
T. Col.	TRAVISI	Angelo	dal	8/10/1973		

COMANDANTI DEL 98° GRUPPO DI VOLO DELLA 46ª A/B T.M.

T. Col.	LAURICELLA	Paolo	dal	1/ 2/1954	al	1955
T. Col.	GOBBI	Edoardo	dal	1955	al	luglio 1956
T. Col.	LOTTI		dal	luglio 1956	al	1957
T. Col.	CALABRESE		dal	1957	al	1958
T. Col.	PERRONE C.	Sergio	dal	1958	al	1/ 7/1959
T. Col.	SALVATORE	Luigi	dal	1/ 7/1959	al	1/ 7/1960
T. Col.	MORELLI	Carlo	dal	1/ 7/1960	al	1/ 7/1961
T. Col.	D'AMATO	Edmondo	dal	1/ 7/1961	al	1/ 7/1962
T. Col.	PICONE	Luciano	dal	1/ 7/1962	al	1/ 7/1963
T. Col.	PICCIRILLI	Luigi	dal	1/ 7/1963	al	15/ 7/1964
T. Col.	POGGI	Cassio	dal	15/ 7/1964	al	1/ 8/1965
T. Col.	FUSSI	Andrea	dal	1/ 8/1965	al	1/ 8/1966
T. Col.	LEOPARDI	Cesare	dal	1/ 8/1966	al	1/ 9/1967
T. Col.	COPPINI	Giovanni	dal	1/ 9/1967	al	1/ 9/1968
T. Col.	ROMANO	Giovanni	dal	1/ 9/1968	al	1/ 9/1969
T. Col.	GOGO	Luciano	dal	1/ 9/1969	al	3/10/1970
T. Col.	TIBONI	Roberto	dal	3/10/1970	al	5/10/1971
T. Col.	SIMEONE	Brunetto	dal	5/10/1971	al	8/10/1972
T. Col.	PIAZZALUNGA	P. Vittorio	dal	3/10/1972	dal	5/10/1973
T. Col.	GALLO	Giovanni	al	5/10/1973		

## I CADUTI DELLA 46<sup>a</sup> AEROBRIGATA

*Per sempre accanto a noi è lo spirito dei compagni  
caduti in missioni di guerra e di civiltà.  
Essi vigilano e ci esortano a restare fedeli ai nostri  
ideali: la difesa del Paese e la salvaguardia delle sue  
istituzioni.*

### Cielo di Luluabourg — 15 Febbraio 1961.

Cap. Pil.	CELLI	Sergio	— Roma	7.8.1917
Ten. Pil.	GIORGI	Dario	— Trieste	18.8.1936
1° Av. Mont.	QUADRINI	Italo	— Arpino (FR)	27.2.1939

Avaria ad un motore in partenza in condizioni ambientali sfavorevoli.

### Eccidio di Kindu — 11 Novembre 1961.

Magg. Pil.	PARMEGGIANI	Amedeo	— Bologna	8.4.1918
Cap. Pil.	GONELLI	Giorgio	— Ferrara	19.4.1930
Ten. Medico	REMOTTI	Francesco	— Roma	28.7.1932
S.Ten. Pil.	DE LUCA	Onorio	— Treppo Grande (Udine)	3.4.1936
S.Ten. Pil.	CARBATI	Giulio	— Roma	10.5.1939
M.llo Mot.	DI GIOVANNI	Filippo	— Palermo	7.3.1919
M.llo Mot.	QUADRUMANI	Nazzareno	— Montefalco (PG)	3.12.1919
S.M. Mont.	POSSENTI	Silvestro	— Fabriano (AN)	18.2.1921
S.M. Mont.	STIGLIANI	Nicola	— Potenza	31.5.1931
S.M. EMB	FABI	Armando	— Giuliano di Roma (FR)	23.10.1931
Serg. M.O.	MAMONE	Antonio	— Isola Capo Rizzuto (CS)	30.9.1933
Serg. EMB	MARCACCI	Martano	— Collesalveti (Livorno)	16.7.1934
Serg. M.O.	PAGA	Francesco	— Pietralcina (BN)	2.4.1930

Le prime notizie giunte al Reparto davano come dispersi definitivamente i corpi. Fatti oggetto di scempio, dopo la fucilazione avvenuta nella prigione di Kindu, si ignorava che ne fosse stato dei loro cadaveri e correvano voci che fossero stati gettati in pasto ai coccodrilli. Solo uno fra noi viveva nel dubbio e non si dava pace: il Cappellano Don Masetto. Approfittando di una breve licenza, si imbarcava su un velivolo con destinazione Congo. Lì giunto, si recava nella zona cominciando un'opera di paziente e difficile ricerca. Quindici giorni dopo era di nuovo tra noi.

Lì aveva trovati, sepolti dalla pietà di un modesto graduato della polizia congolese, N'Combe, in due fosse comuni nel cimitero di Tokolote.

Il 23 febbraio 1962, alla presenza di rappresentanti della 46<sup>a</sup> Aerobrigata, si procedeva alla esumazione.

Per una qualche miracolosa combinazione di clima, terreno ed altro, salvo qualche prevedibile mutilazione, erano integri, perfettamente riconoscibili; sereni, sembrava dormissero.

Trasportati in Patria il 4 marzo 1962, furono sepolti definitivamente un anno dopo nel Tempio eretto ai margini dell'aeroporto con sottoscrizione nazionale.

#### Cielo del Tanganika — 17 Novembre 1961.

Cap. Pil.	NISI	Elio	— Maglie (LE)	18.4.1932
M.llo Pil.	DE RISI	Giovanni	— Camposano (NA)	24.11.1916
M.llo Mot.	FONDI	Tommaso	— Signa (FI)	3.11.1919
M.llo M.O.	SAGLIMBENI	Giuseppe	— Campobello di Licata (AG)	25.4.1916

Avaria ad un motore in navigazione con s carico a bordo in avverse condizioni ambientali. terraggio di fortuna in una radura della foresta : cana.

Il M.llo Pil. DE RISI Giovanni era uno dei superstiti del 46<sup>o</sup> Stormo Aerosiluranti, ed era stato personalmente citato nel Bollettino di Guerra.

Cielo di Marina di Pisa — 20 aprile 1964.

S.Ten. Pil.	DESIDERIO	Adamo	— Civitavecchia	14.2.1939
S.Ten. Pil.	COSTANTINI	Claudio	— Roma	18.4.1936
Serg. Mot.	DROISE	Maurizio	— Castelnuovo Carfagnana (LU)	4.10.1940
Serg. Mont.	FARINA	Erasmus	— La Spezia	16.6.1934
Serg. M.O.	BOATINI	Alvaro	— Pratovecchio (AR)	8.5.1935
Serg. EMB	TOVANI	Giuliano	— Bagni di Lucca (Lucca)	18.1.1936

Collaudavano un velivolo nei pressi del campo.  
Caddero in mare e non fu possibile stabilire la causa  
dell'incidente.

Cielo di Rivolto — 25 Aprile 1970.

Ten. Pil.	MIOTELLO	Enzo	— Longara (VI)	29.3.1944
S.Ten. Pil.	FERRETTO	Angelo	— Roma	27.11.1945
M.llo EMB	GIAMMONE	Salvatore	— Misilmeri (PA)	7.9.1917
Serg. M.O.	GIAMMATTEI	Ottaviano	— Lucca	5.9.1936
Serg. Mot.	LA CAVALLA	Antonio	— Barletta (BA)	17.9.1947
Serg. Mont.	GIULIANO	Luigi	— Olevano sul Tuscano (SA)	7.1.1941
Serg. Mont.	BONANOMI	Roberto	— Bari	19.3.1948

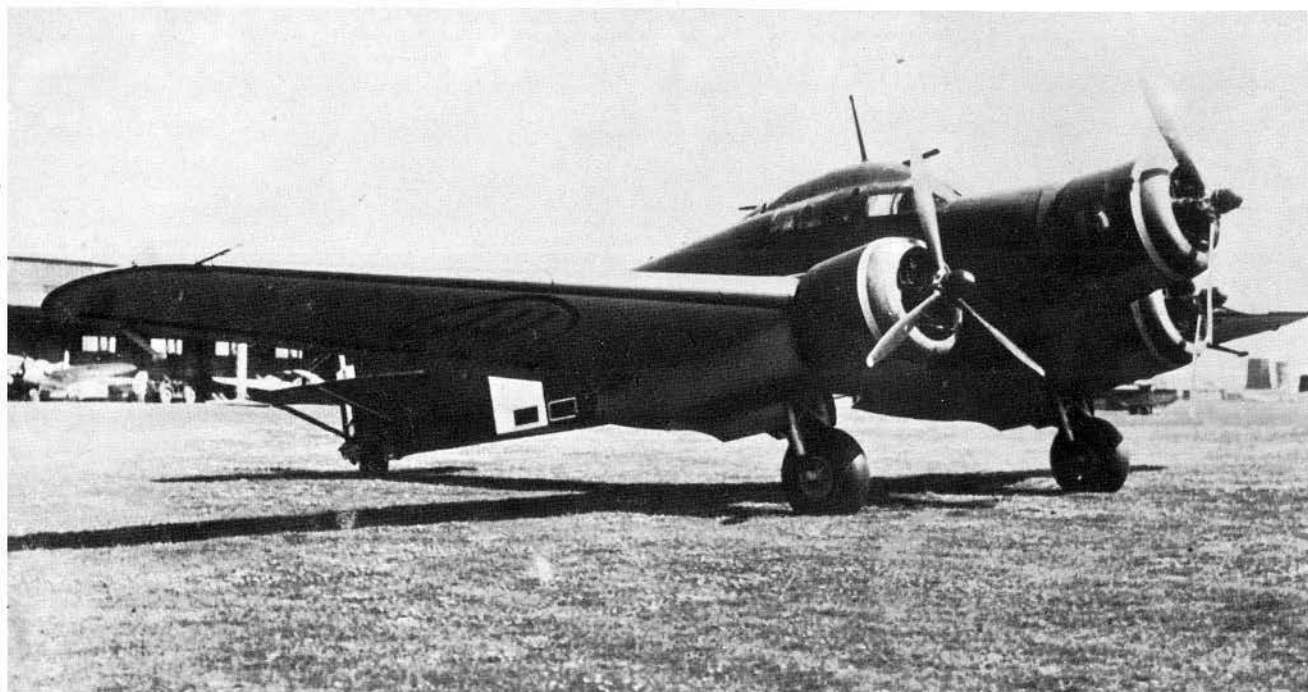
Avaria ad un motore in partenza. Con loro mo-  
rirono 10 Specialisti della Pattuglia Acrobatica Na-  
zionale.



## PARTE III

### I VELIVOLI IN DOTAZIONE AI REPARTI DALLA LORO COSTITUZIONE AD OGGI (caratteristiche tecniche)

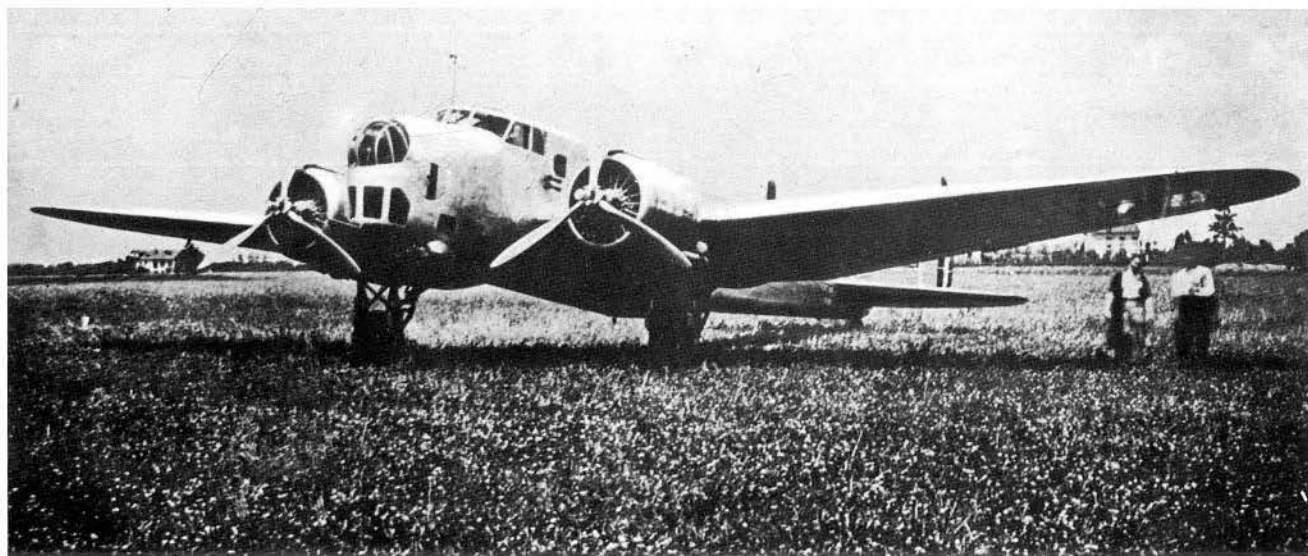




#### IL SAVOIA MARCHETTI S.M.81

Bombardiere trimotore monoplano; costruzione mista; motori stellari Piaggio P.X. da 700 CV — Alfa 125 e 26 da 700/800 CV. — K. 14 da 1000 CV.; apertura alare m. 24; lunghezza m. 17.80; altezza m. 4.45; superficie alare m<sup>2</sup> 87; peso a vuoto kg. 5.800; peso totale kg. 9.300; velocità Max. 350 Km/h; di crociera 300 Km/ora; tangenza pratica m. 7.000; autonomia 1500 Km.

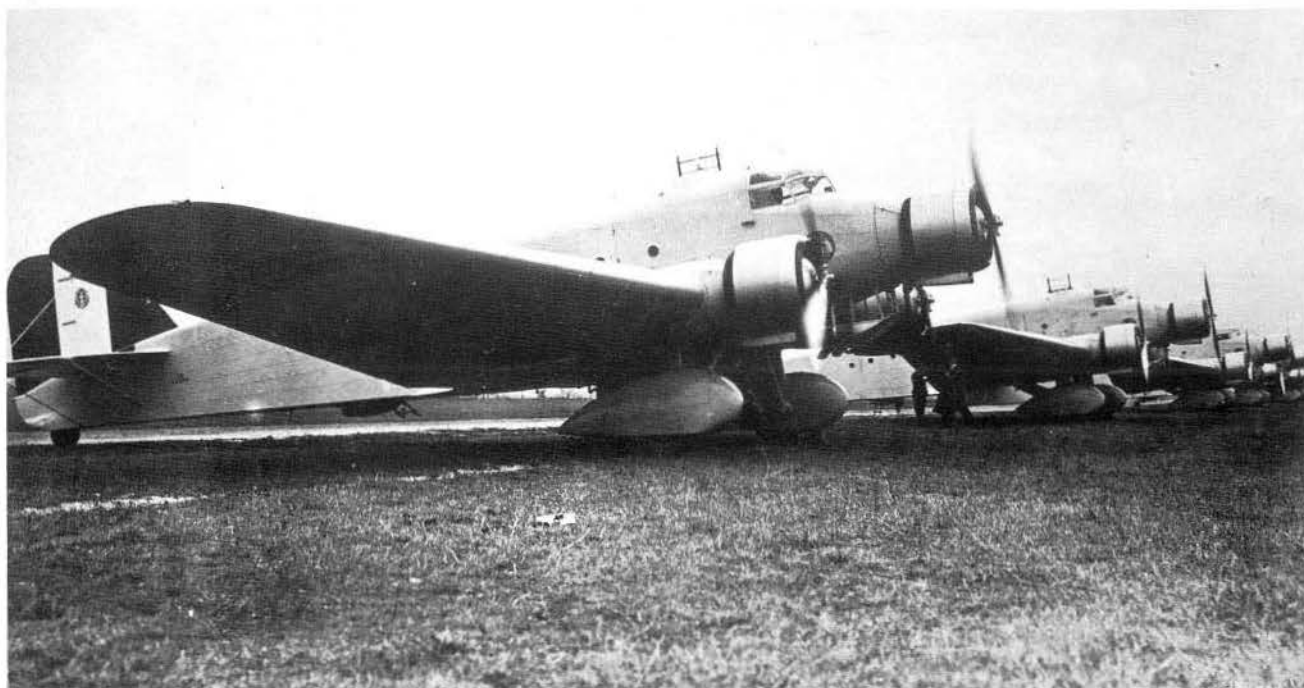
Armamento: 2 mitragliatrici da 7.7 mm. in torretta dorsale; 2 mitragliatrici da 7.7 mm in torretta ventrale; 2 mitragliatrici da 7.7 mm. agli sportelli laterali.



#### IL FIAT C.R.32

Caccia monomotore. Biplano; struttura metallica e tela; motore in linea Fiat A.30 R.A da 600 C.V.; apertura alare m. 9.50; lunghezza m. 7.45; altezza m. 2.36; superficie alare m<sup>2</sup> 22.10; peso a vuoto 1325 Kg.; peso totale 1865 Kg.; velocità Max. 375 Km./h; salita a 5000 m. in 9'; tangenza teorica m. 9000; autonomia 750 Km.

Armamento: 2 mitragliatrici da 12.7 mm. in caccia.



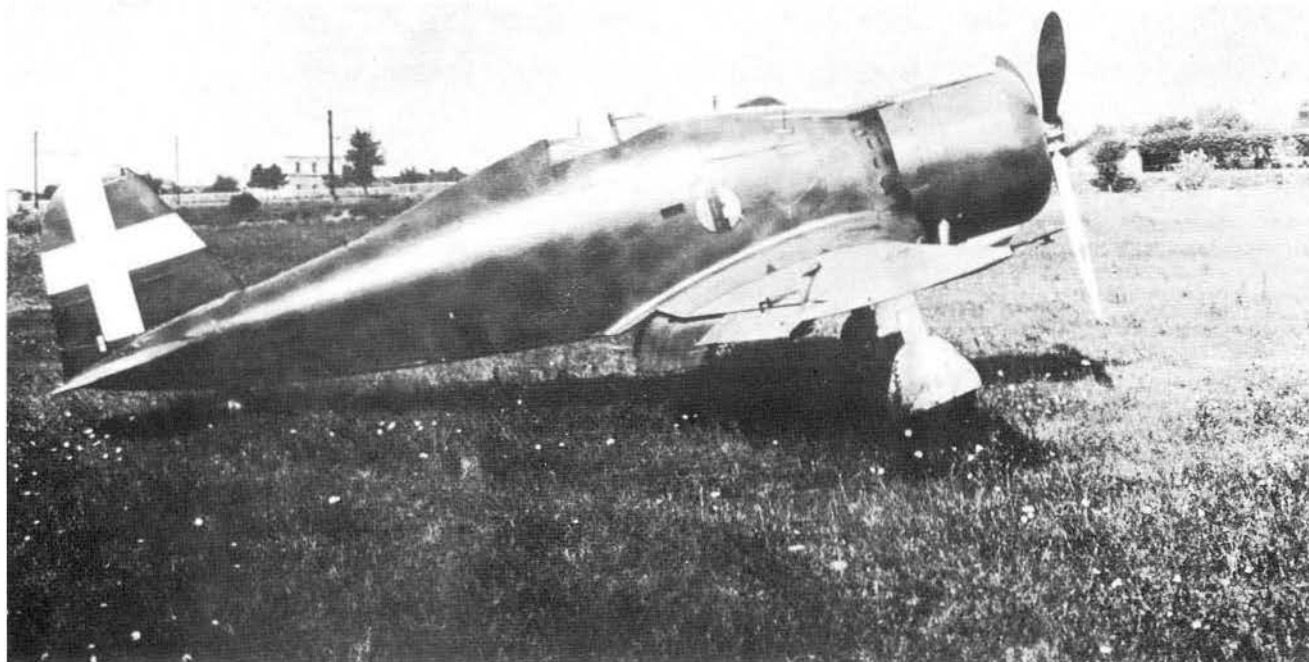
#### IL SAVOIA MARCHETTI S. 79 "SPARVIERO"

Trimotore monoplano — ala a sbalzo — costruzione mista (ala in legno, fusoliera in tubi metallici), rivestimento in compensato e tela — motori Alfa 126 e 128 da 780 CV. — apertura alare m. 21.20; lunghezza m. 15.62; altezza m. 4.60; superficie alare m<sup>2</sup> 61.7 — peso a vuoto Kg. 6.800; totale Kg. 10.000 — velocità Max. 430 Km/h; di crociera 375 Km/h; tangenza pratica m. 6.500 — autonomia 1900 Km.  
Armamento: 1 mitragliatrice da 12.7 mm. in postazione dorsale; 1 mitragliatrice da 12.7 mm. in postazione ventrale; 1 mitragliatrice 12.7 mm. in caccia; 2 mitragliatrici da 7.7 mm. agli sportelli laterali.



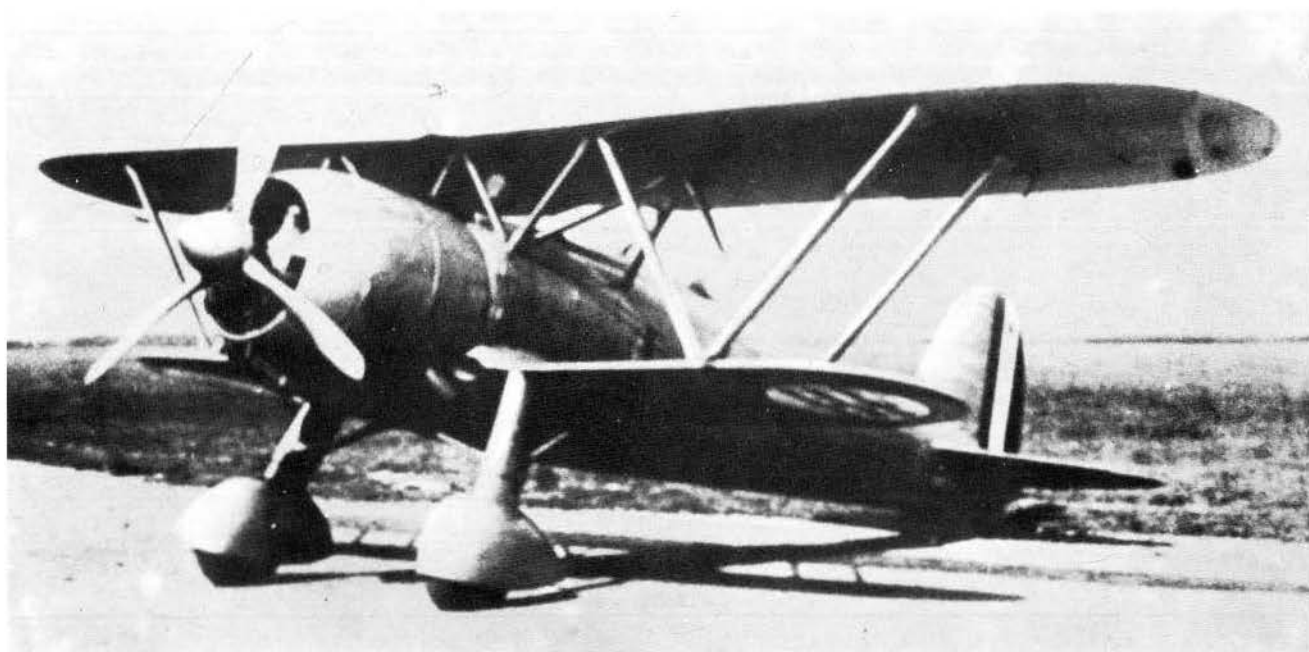
#### IL FIAT B.R.20 « CICO GNA »

Bombardiere bimotore, monoplano; struttura metallica; motori stellari Fiat A.80, RC 41, da 1000 CV oppure Fiat A.82 RC 32 da 1250 CV; apertura alare m. 21.56; lunghezza m. 16.73; superficie alare m<sup>2</sup> 74; peso a vuoto 6500 Kg.; peso totale 10.100 Kg.; velocità Max. 440 Km/h; di crociera 360 Km/h; tangenza pratica m. 9.000; autonomia 2750 Km.  
Armamento: 1 mitragliatrice da 7.7 mm. in torretta prodiera; 1 mitragliatrice da 12.7 mm in torretta dorsale; 1 mitragliatrice da 7.7 mm. in torretta ventrale; 2 mitragliatrici da 7.7 mm. agli sportelli laterali.



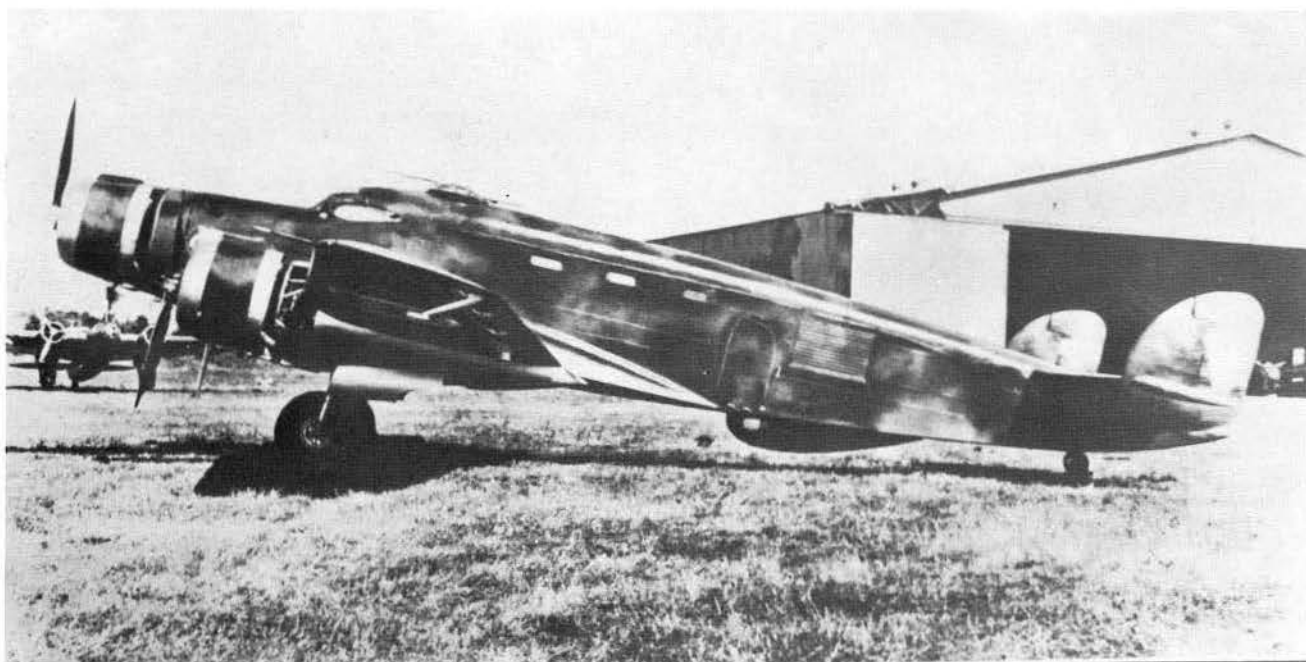
IL FIAT G.50 « FRECCIA »

Caccia monomotore, monoplano, struttura completamente metallica; motore stellare Fiat A.74 R.C. 38 da 840 CV; apertura alare m. 10.90; lunghezza m. 7.8; altezza m. 2.95; superficie alare m<sup>2</sup> 18.25; peso a vuoto 2.077 Kg.; peso totale 2.706 Kg.; velocità Max. 450 Km/h; salita a 6000 m. 6'40"; tangenza 9.900 m.; autonomia 1.000 Km. Armamento: 2 mitragliatrici 12.7 mm. in caccia.



IL FIAT C.R. 42 « FALCO »

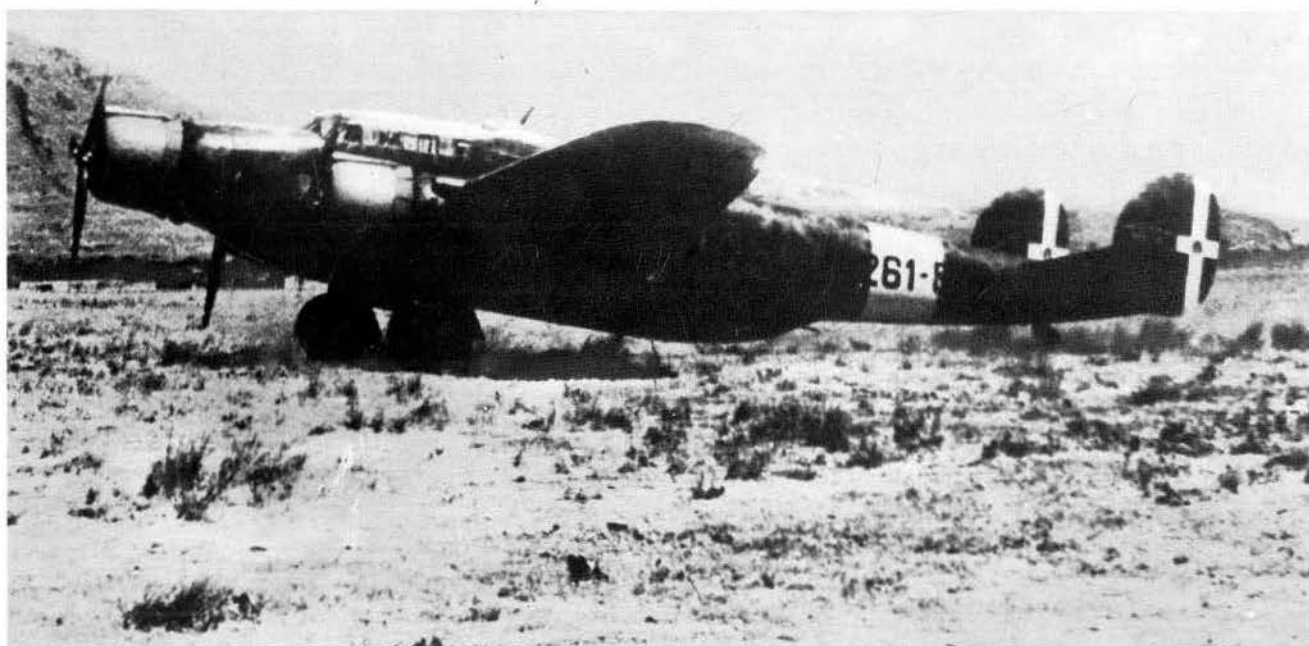
Caccia monomotore, biplano; struttura metallica e tela; motore stellare Fiat A.74 R.C. 38 da 840 CV.; apertura alare m. 9.7; lunghezza m. 8.26; altezza m. 3.35; superficie alare m<sup>2</sup> 22.4; peso a vuoto 1.720 Kg.; peso totale 2.295 Kg.; velocità Max. 430 Km/h; salita a 6000 m. in 7' tangenza 10.500 m.; autonomia 775 Km. Armamento: 2 mitragliatrici 12.7 mm. in caccia.



#### IL SAVOIA MARCHETTI S.M. 84

Silurante e bombardiere, trimotore monoplano con deriva doppia; costruzione mista; motori stellari Piaggio P.XI bis da 1000 CV.; apertura alare m. 21.20; lunghezza m. 17.80; altezza m. 4.50; superficie alare m<sup>2</sup> 61; peso a vuoto 8.847 Kg.; peso totale 13.288 Kg.; velocità Max. 428 Km/h; di crociera 397 Km/h; tangenza pratica m. 7.900; autonomia 1.830 Km.

Armamento: 1 mitragliatrice da 12.7 mm. in torretta dorsale; 1 mitragliatrice da 12.7 mm. in gondola ventrale; 2 mitragliatrici da 12.7 mm. negli sportelli laterali.

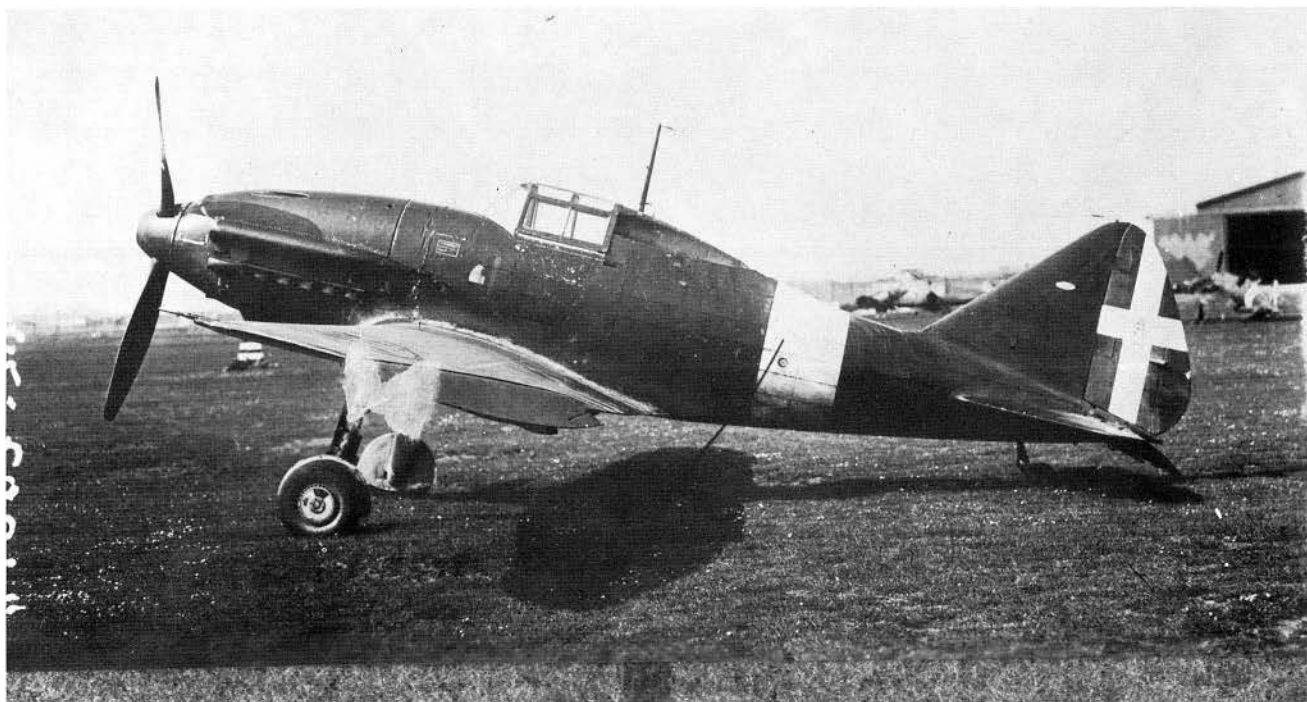


#### CANTIERI DI MONFALCONE CANT.Z 1007 BIS « ALCIONE »

Bombardiere trimotore, monoplano ad ala media, struttura completamente in legno — inizialmente monoderiva poi a doppia deriva; motori stellari Piaggio P.XI bis R.C.40 da 1000 CV. e P.XIX da 1175 CV.; apertura alare m. 24.80; lunghezza m. 18.35; altezza m. 5.22; superficie alare m<sup>2</sup> 70; peso a vuoto 9396 Kg.; peso totale 12.621 Kg.; velocità Max. 455 Km/h; velocità di crociera 380 Km/h; tangenza pratica m. 7.500; autonomia 1.795 Km.

Armamento: 1 mitragliatrice da 12.7 mm. in torretta dorsale; 1 mitragliatrice da 12.7 mm. in postazione ventrale; 2 mitragliatrici da 7.7 mm. agli sportelli laterali.

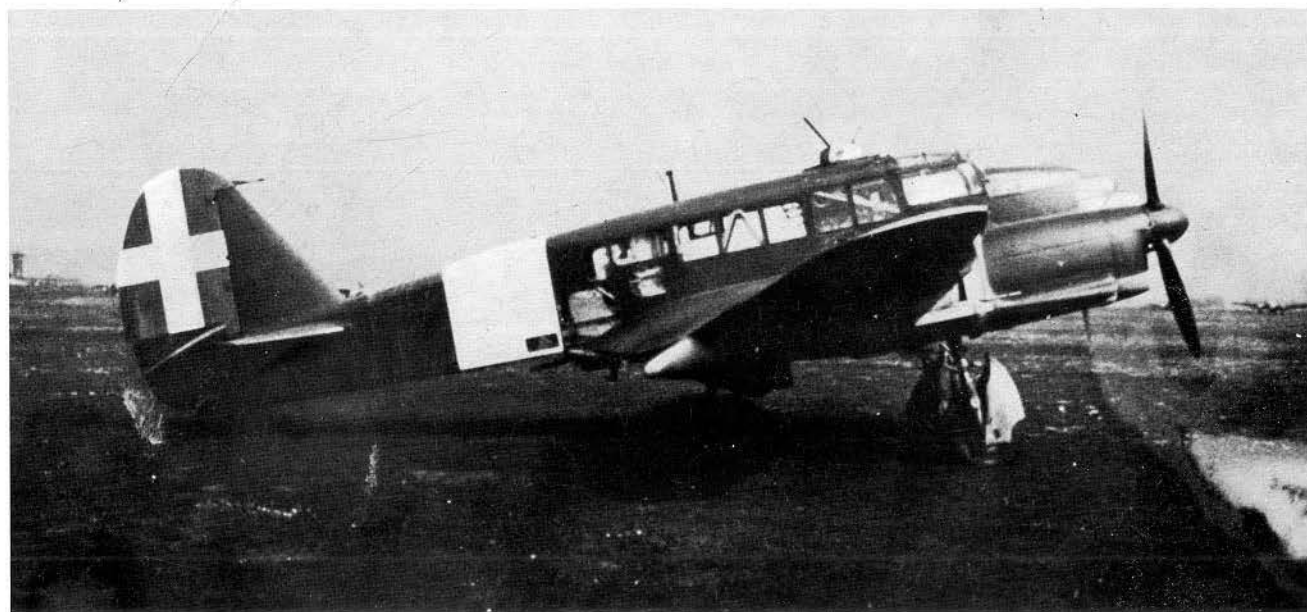




IL REGGIANE RE.2001 « FALCO II° »)

Caccia monomotore, monoplano; struttura completamente metallica; motore in linea Daumler-Benz 601 da 1070 CV; apertura alare m. 11.00; lunghezza m. 8.36; altezza m. 3.15; superficie alare m<sup>2</sup> 20.40; peso a vuoto 2495 Kg.; peso totale 3267 Kg.; velocità Max. 545 Km/h; salita a 6000 m. in 6'30"; tangenza 11.000 m.; autonomia 1040 Kilometri.

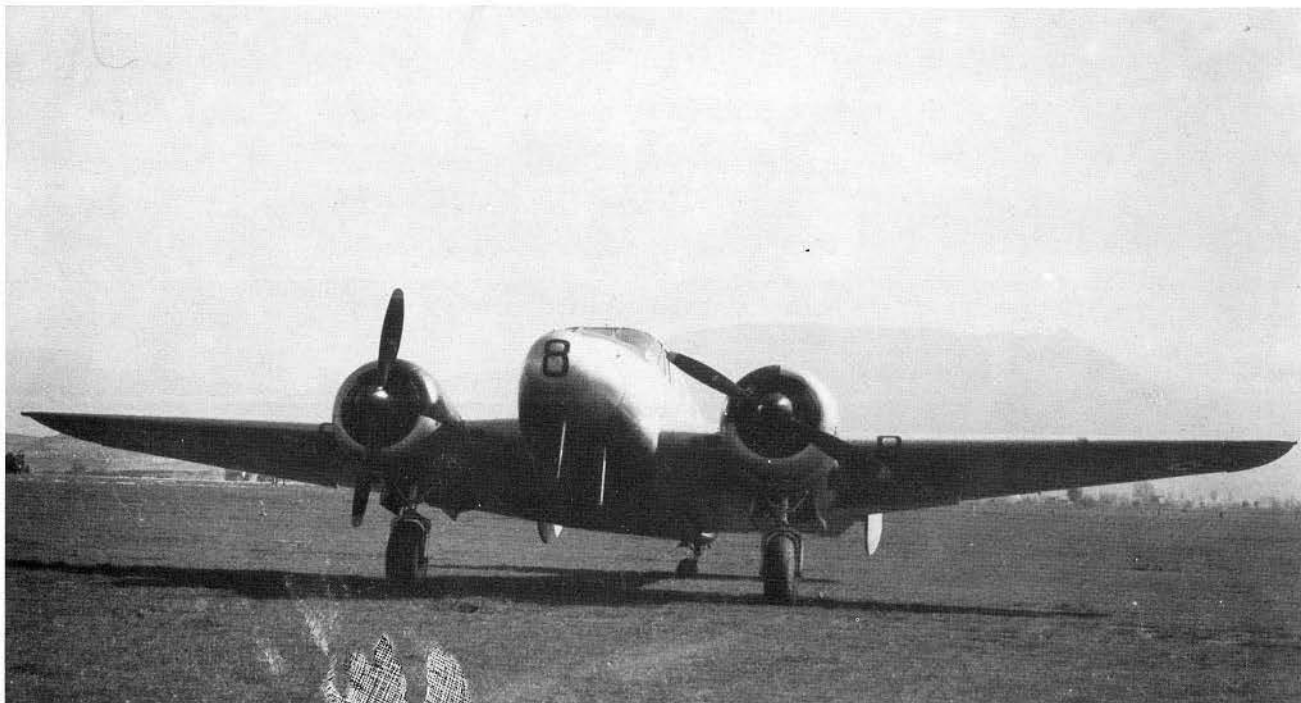
Armamento: 2 mitragliatrici da 12.7 mm. in caccia sul muso; 2 mitragliatrici da 7.7 mm. alari.



IL CAPRONI CA 314

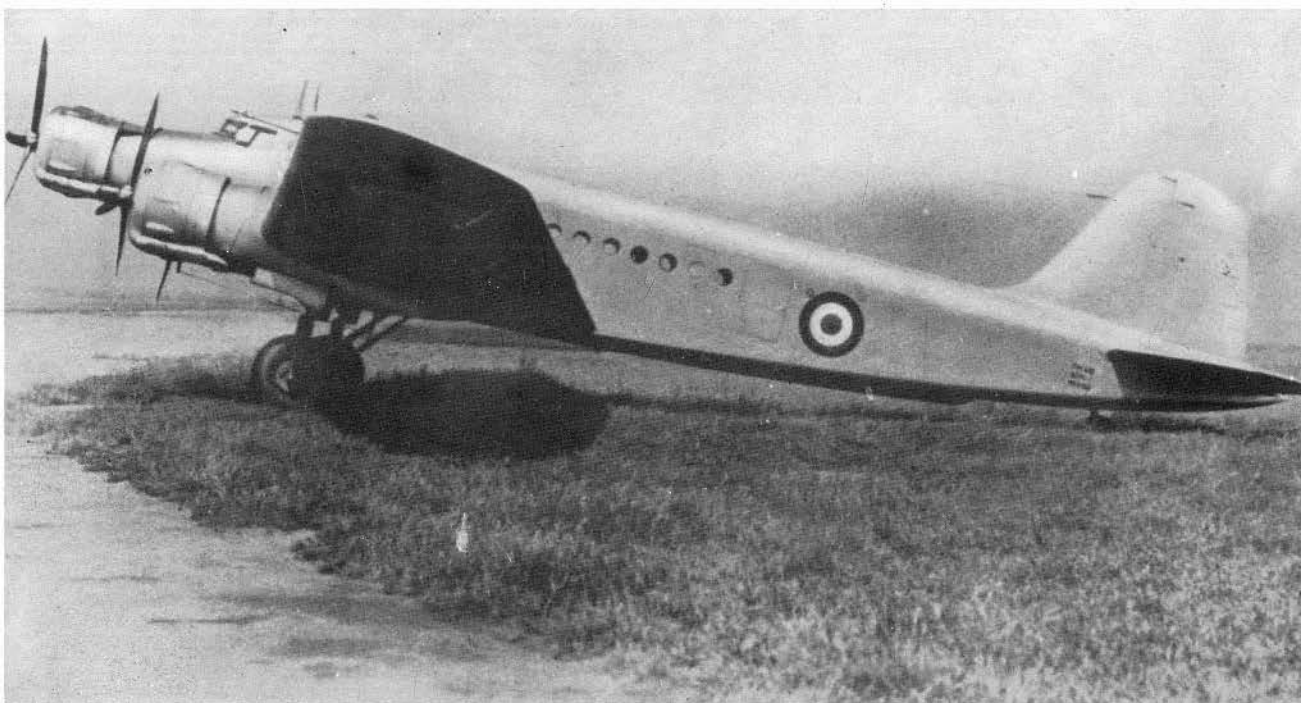
Ricognitore bimotore, monoplano; motori in linea Isotta Fraschini "Delta" RC 35 da 700 CV; apertura alare m. 16.65; altezza m. 3.70; superficie alare m<sup>2</sup> 39.20; peso a vuoto 4560 Kg.; peso totale 6160 Kg.; velocità Max. 417 Km/h, di crociera 350 chilometri l'ora; tangenza pratica m. 7300; autonomia 1200 Km.

Armamento: 1 mitragliatrice da 12.7 mm. in torretta dorsale; 1 mitragliatrice da 12.7 mm in caccia; 1 mitragliatrice da 7.7 mm. in postazione ventrale.



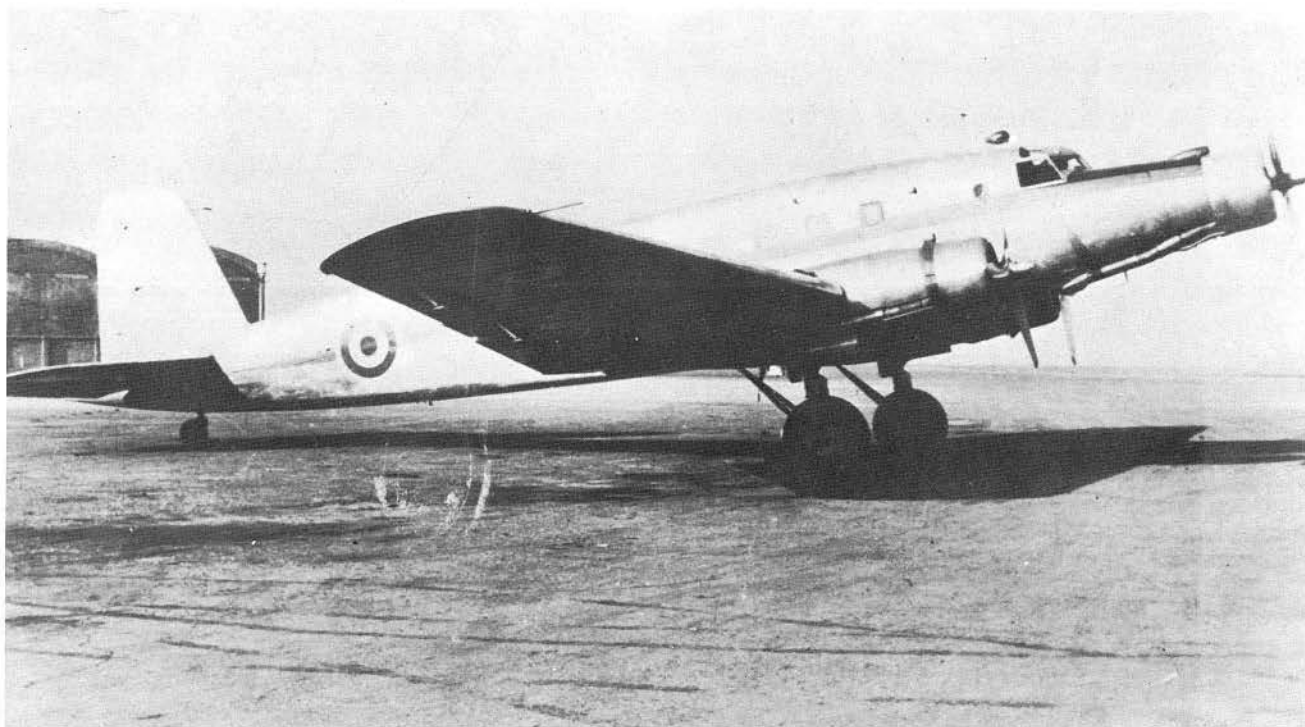
#### IL BEECHCRAFT C. 45 « ESPEDITER »

Velivolo da collegamento, bimotore monoplano; struttura metallica; motori stellari P e W "Wasp" Jr. R985-B da 450 CV; apertura alare m. 14.5; lunghezza m. 10.33; peso a vuoto 2.617 Kg. peso totale Kg. 3.793; velocità Max. 370 Km/h; di crociera 330 Km/h; tangenza teorica m. 6000; autonomia 1600 Km.



#### IL FIAT G.12

Trasporto passeggeri, trimotore monoplano, struttura metallica, motori stellari Fiat A.74 RC.42 S da 770 CV; apertura alare m. 28.720; lunghezza m. 20.250; altezza m. 7.600; peso a vuoto 9.570 Kg.; peso totale 15.000 Kg.; velocità 390 Km/h; autonomia 3.100 Km.



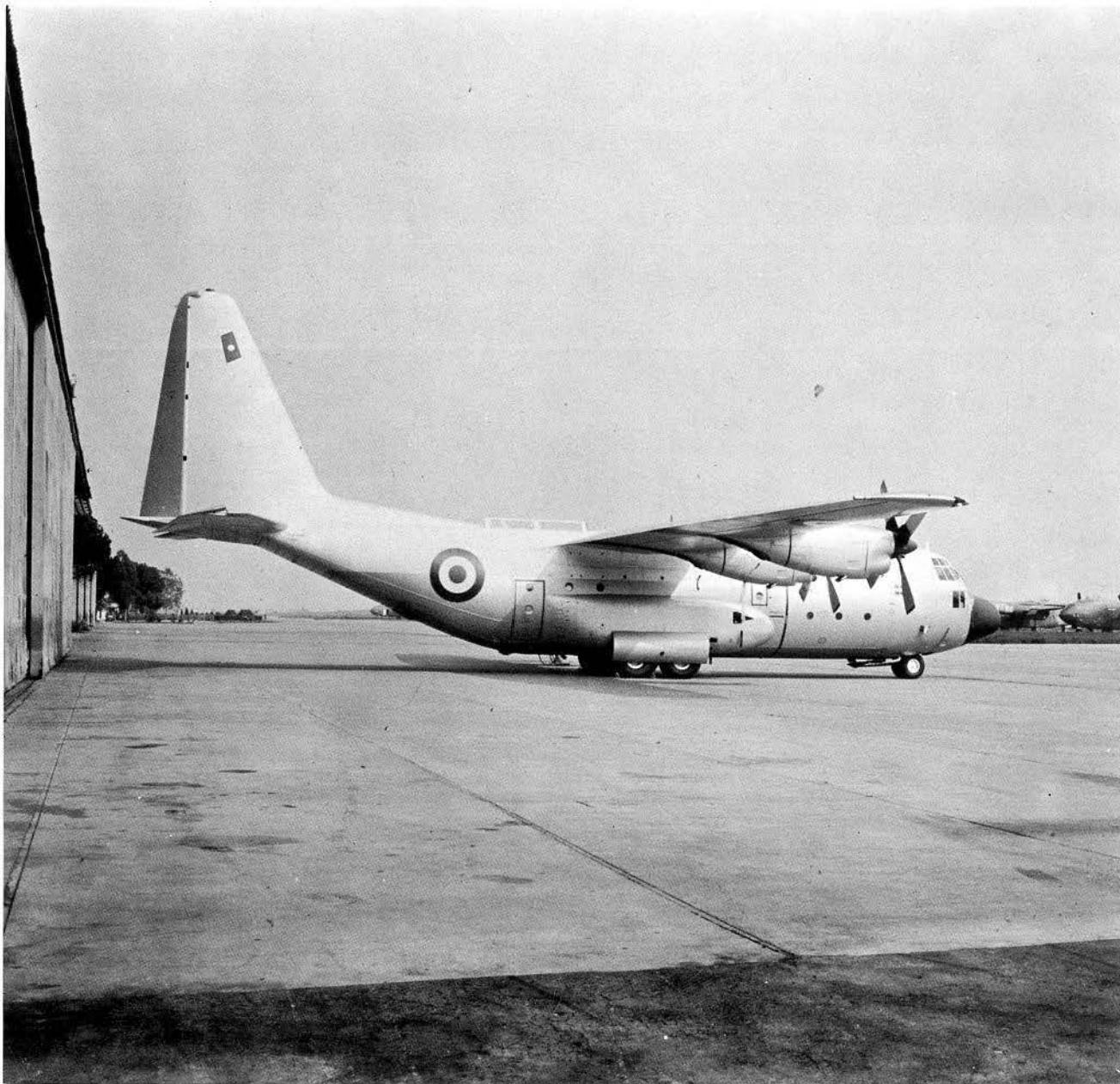
**IL FIAT G.212**

Trasporto passeggeri, trimotore monoplano; struttura metallica; motori stellari; più lungo e più stabile del G.12, per capacità di volo migliorate e caratteristiche principali inalterate.



**IL FIAT G.222**

Aeroplano da trasporto, bimotores ad ala alta, interamente metallico; gruppo propulsore: turbine General Electric T.64 — P4D da 4400 CV che azionano eliche tripale Hamilton Standard del diametro di m. 3.30; apertura alare m. 28.80; lunghezza m. 22.70; altezza m. 9.80; peso a vuoto 13.300 Kg.; peso massimo al decollo 26.500 Kg. carico pagante in missione tipo (oltre 2.000 Km. di percorso) 5.000 Kg.; carico pagante max. 9.000 Kg.; velocità Max. 520 Km/h; velocità di crociera 400 Km/h; tangenza operativa m. 9.000; autonomia di trasferimento 5.000 Km.; dotato di sistema di navigazione inerziale e di apparati di radioassistenza VOR, LOC, TACAN, DME, ADF.



#### IL LOKHEED C.130

Aeroplano da trasporto, quadrimotore ad ala alta, interamente metallico; gruppo propulsore: turbine da 4508 CV, che azionano eliche quadripale Amilton Standard Idromatic del diametro di m. 4.11; apertura alare 132 piedi; lunghezza 99 piedi; altezza 38 piedi; peso a vuoto 32.640 Kg.; peso max. di decollo 69.580 Kg.; massimo carico pagante 20.670 Kg.; velocità Max. 730 Km/h; velocità di crociera 600 Km/h; tangenza operativa m. 7.000; autonomia con peso lordo di 69.580 Kg. 5.200 Km. Dotato di sistema di navigazione Doppler e di apparati di radioassistenza HF, VHF, UHF, radar-meteo, LORAN, TACAN, COMPASS.





#### IL LOKHEED C.119

L'Aerobrigata ha in dotazione velivoli C.119 G e J.

Le caratteristiche tecniche del C.119 sono:

- bimotore (due motori Curtiss-Wright da 3500 HP ciascuno) ad ala alta, interamente metallico, carrello triciclo.
- Peso massimo consentito al decollo, in giornata "standard", 71.500 libbre.
- Capacità serbatoi carburante 15.000 libbre; consumo orario medio 13.000 libbre.
- Quota massima circa 21.000 piedi; quota di crociera compresa fra 8.000 e 12.000 piedi.

E' un velivolo particolarmente concepito per l'aviotrasporto di uomini e materiali pesanti.

Può trasportare 42 paracadutisti, oppure 62 uomini di truppa bellicamente equipaggiati. In particolari stati di emergenza: 62 persone sedute e 14 barrellate. Come velivolo adibito all'aerosgombero sanitario: 35 feriti barellati e 4 infermieri.

La qualità del materiale trasportabile è in proporzione inversa alla distanza che intercorre fra la base di partenza e quella di arrivo. Indicativamente; per un percorso di 500 miglia nautiche il carico è di 15.000 libbre; per un percorso di 1.200 miglia nautiche il carico è di 10.000.

Nella formulazione di questi dati viene tenuto conto del quantitativo di carburante da avere in più a bordo per consentire la navigazione, oltre che al punto di arrivo, alla eventuale base alternata.

Con i serbatoi supplementari il velivolo può volare per circa 2.700 miglia nautiche. In questo caso le possibilità di carico risultano scarse. Questo tipo di attrezzatura è stato studiato per gli spostamenti in teatri operativi situati a grande distanza da quello usuale.

# I N D I C E

	Prefazione . . . . .	Pag. 5
CAPITOLO I -	Cenni storici sull'Aeroporto di G. Giusto . . . . .	Pag. 17
CAPITOLO II -	Il 46° Stormo da Bombardamento e il 46° Stormo Aerosiluranti . . . . .	Pag. 21
	Motivazione della Medaglia d'Oro al V.M. alla Bandiera . . . . .	Pag. 29
CAPITOLO III -	Lo Stormo Trasporti . . . . .	Pag. 31
	Motivazione della Croce di Guerra al V.M. alla Bandiera . . . . .	Pag. 33
CAPITOLO IV -	Il 46° Stormo Trasporti e la 46ª Aerobrigata T.M. . . . .	Pag. 35
CAPITOLO V -	Appendice (notizie storiche sul 2° Gruppo, 98° Gruppo e 50° Gruppo) . . . . .	Pag. 53
	NOTE	
	ALLEGATI	
PARTE PRIMA -	Il 46° Stormo B.T. e Aerosilurante . . . . .	Pag. 63
	I Comandanti di Stormo, Gruppi e Squadriglie . . . . .	Pag. 69
	Lo schieramento dei Reparti durante il periodo bellico Caduti, dispersi e feriti (elenchi) . . . . .	Pag. 71
	RICOMPENSE AL VALOR MILITARE	
	Le medaglie d'oro . . . . .	Pag. 79
	I decorati al valore (elenchi) . . . . .	Pag. 87
	Citazioni sui bollettini di guerra e stralci degli stessi	Pag. 99
	SPECCHI RIEPILOGATIVI	
	Attività dello Stormo, Gruppi e Squadriglie nel 1940 . . . . .	Pag. 102
	Attività dello Stormo, Gruppi e Squadriglie nel 1941 . . . . .	Pag. 103
	Attività dello Stormo, Gruppi e Squadriglie nel 1942 . . . . .	Pag. 104
	Attività dello Stormo e dei Gruppi per l'anno 1943 . . . . .	Pag. 105
	Attività dello Stormo e dei Gruppi dal 10 giugno 1940 all'11 settembre 1943 . . . . .	Pag. 106
	Attività dello Stormo, Gruppi e Squadriglie nella campagna di Grecia . . . . .	Pag. 107
	Attività dello Stormo e dei Gruppi nella specialità Aerosiluranti dal 14 agosto 1942 all'11 settembre 1943 . . . . .	Pag. 108
	Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie negli anni 1940 e 1941 . . . . .	Pag. 109
	Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie negli anni 1942 e 1943 . . . . .	Pag. 110
	Perdite subite dallo Stormo, Gruppi e Squadriglie dal 10 giugno 1940 all'11 settembre 1943 . . . . .	Pag. 111
	Ricompense al Valor Militare e altri riconoscimenti avuti dal personale dello Stormo, Gruppi e Squa- driglie dal 10 giugno 1940 all'11 settembre 1943 . . . . .	Pag. 112
	Quadro riassuntivo . . . . .	Pag. 113
PARTE SECONDA -	Il 46° Stormo Trasporti e la 46ª Aerobrigata T.M. . . . .	Pag. 115
	I Comandanti di Stormo e di Aerobrigata . . . . .	Pag. 117
	I Vicecomandanti	
	I Comandanti del Reparto Volo e i Comandanti di Gruppo . . . . .	Pag. 119
	I Caduti (brevi notizie) . . . . .	Pag. 121
PARTE TERZA -	I velivoli in dotazione ai Gruppi di volo che hanno fatto parte o sono tuttora parte integrante del Re- parto (caratteristiche tecniche) . . . . .	Pag. 125

**GRAFOPRESS** 1974

